

野外调查手册

(原名“旅行家及地志学家手册”)

上卷第二分册

C. B. 奥勃鲁契夫 主编

科学出版社



5051
702
1-02

野外調查手冊

(原名“旅行家及地志學家手冊”)

上卷第二分冊

C. B. 奧勃魯契夫主編

胡金麟譯

科學出版社

1959

中科院植物所图书馆



S0012814

С. В. ОБРУЧЕВ
СПРАВОЧНИК ПУТЕШЕСТВЕННИКА
И КРАЕВЕДА

ТОМ I

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ, МОСКВА, 1949

內 容 簡 介

本手册的目的在于向地理、地质、土壤、农林等工作及综合考察队介绍野外工作方法。全手册共分上、下两卷。上卷主要介绍野外考察队的组织方法、考察技术、应有装备及各种必要的知识；下卷针对不同的调查对象（如地理、地质、土壤、植物、水文、考古、经济地理……等等）分别介绍各种调查研究方法。本分册对野外调查工作中可能采用的各种交通工具和运输方法作了详细的论述。对于如何克服旅途中的种种障碍提供许多宝贵的经验和指导。最后两章简要地介绍了人畜受伤或患病的各种救护法。

野 外 调 查 手 册
(原名“旅行家及地志学家手册”)

上卷第二分册

С. В. 奥勃鲁契夫 主编

胡 金 麟 译

*

科学出版社出版 (北京朝阳门大街117号)
北京市书刊出版业营业许可证出字第061号

中国科学院印刷厂印刷 新华书店总经售

*

1959年6月第一版
1959年6月第一次印刷
(京) 0301—4,500

书号: 1788 字数: 206,000
开本: 350×1168 1/32
印张: 7 7/8

定价: (9) 1.10 元

目 錄

第六章 夏 季 运 輸

步行.....	(1)
一般規則(1) 渡河(2) 在岩堆和草坡上行进(4) 通过沼泽(4)	
登山(5) 登山的危险(8) 洞穴調查(9)	
騎馬和馱运.....	(10)
馬的选择(10) 装蹄(12) 馬的管理(14) 乘鞍(17) 装鞍(18)	
乘騎(20)在各种条件下騎行的特点(22) 馱鞍(24) 馱子(27) 馱	
运队及其行进(31) 鞍具的修理和保管(37)	
其它驮兽.....	(38)
骆驼(38) 騾和驢(41) 犏牛、牛和羊(42) 驯鹿(43) 狗(46)	
大車运输.....	(47)
車輛的选择(47) 車輛的修理(49)	
重要繩結.....	(50)
帐篷繩結(50) 登山繩結(51) 系馬和装馱繩結(54) 航海索具作	
业(57) 編网(60)	
附录: 按牙齿变化判断馬的年龄.....	(62)

第七章 冬 季 运 輸

步行.....	(65)
徒步旅行(65) 滑雪板的选择(65) 猎人滑雪板(68) 鹿脚皮滑雪	
板(71) 滑雪技术(71) 踏雪板(印第安式滑雪板)(73) 其它步行工	
具(77) 滑雪板的保管(80)	
馬和牛.....	(83)
騎乘和馱运(83) 雪橇运输(85)	
鹿.....	(85)
橇具和雪橇(86) 鹿橇运输(89)	
狗.....	(91)
橇具和雪橇(91) 狗橇运输(96)	
冬季的科学工作.....	(100)
在严寒中如何保管科学仪器(100)	

第八章 水上运输

绪言(104)	河船型式(106)	篷船(108)	独木舟(109)	橡皮船(110)	快艇(111)	其它构架船和橡皮艇(112)	造船(113)	船舶设备(117)	船艇选择和检修(121)	帆(123)	航行方法(128)	河上航行和克服障碍(136)	石滩(138)	河船作业(141)	木筏(144)	海船和摩托艇(148)	大湖和沿海航行的特点(149)	附录:蒲氏风级表.....(151)
---------	-----------	---------	----------	----------	---------	----------------	---------	-----------	--------------	--------	-----------	----------------	---------	-----------	---------	-------------	-----------------	--------------------

第九章 机械运输

汽车的选择.....(154)	绪言(154)	道路条件(154)	气候条件(155)	车身式样(156)	载重量(157)	安全性(157)	通过性(158)	经济性(159)	汽车的类型.....(160)	轻便汽车(小客车)(160)	大客车和救护车(161)	中等通过性载重汽车(162)	通过性较高的汽车(162)	高度通过性汽车(163)	两栖汽车(165)	半履带式汽车(166)	煤气发生炉汽车(167)	汽车的运行.....(169)	汽车的保养(169)	单轴和双轴拖车(170)	提高汽车通过性的临时措施(172)	工具(174)	备用的零件和材料(175)	桶箱(175)	各种附件和设备(176)	汽车旅行的组织工作(176)	雪车.....(177)	摩托艇和滑艇.....(179)	摩托艇(179)	滑艇(182)
-----------------	---------	-----------	-----------	-----------	----------	----------	----------	----------	-----------------	----------------	--------------	----------------	---------------	--------------	-----------	-------------	--------------	-----------------	------------	--------------	-------------------	---------	---------------	---------	--------------	----------------	--------------	------------------	----------	---------

第十章 身体受伤和突然患病时的急救

绪言(184)	人工呼吸(185)	丧失知觉.....(186)	晕厥(186)	中风(187)	脑震荡(188)	休克(188)	窒息.....(189)	煤气中毒(189)	溺死(190)	烧伤和身体过热.....(190)	烧伤(190)	日射病(192)	中暑(192)	雷殛和触电(193)	冻伤.....(193)	冻僵、冻伤和冻疮(193)	地理病.....(195)	高山病(195)	雪盲(195)	晕船(196)
---------	-----------	----------------	---------	---------	----------	---------	--------------	-----------	---------	-------------------	---------	----------	---------	------------	--------------	---------------	---------------	----------	---------	---------

出血和創伤.....	(196)
出血(196) 鼻衄(198) 創伤(199)	
挫伤、骨折和脫臼.....	(199)
挫伤(199) 韧带损伤和破裂(200) 骨折(200) 脫臼(202)	
異物.....	(202)
眼中異物(202) 耳中異物(202)	
动物咬伤和昆虫螫伤.....	(203)
蛇咬(203) 狗咬(203) 昆虫螫伤(204)	
头部和喉部疾病.....	(204)
头痛(204) 耳痛(205) 齿痛(205) 喉痛(205)	
呼吸器官病.....	(205)
鼻炎(205) 支气管炎(206) 格鲁布性肺炎(206) 卡他性肺炎(206)	
几种常見的传染病.....	(207)
流行性感胃(207) 疟疾(207) 传染性黄疽病(208) 风湿性关节炎(208)	
腰痛.....	(208)
心绞痛.....	(208)
腸胃病.....	(209)
腸胃病的預防(209) 便秘(210) 腹瀉(210) 痔(211) 寄生虫病(211) 闌尾炎(211) 急性腹炎(212)	
癩病.....	(212)
羊癩瘋(212)	
維生素缺乏病和营养不足.....	(212)
夜盲(213) 脚气病(213) 糙皮病(213) 坏血病(213) 营养不良(214)	
癰病.....	(214)
疖(214)	
中毒.....	(215)
运送.....	(215)
伤病員的挪动和运送(215)	
附录: 供30人用的药箱.....	(219)

第十一章 队中牲畜的治疗和照料

管理、喂料和飲水.....	(221)
刷拭(221) 洗澡(221) 喂馬(222) 喂鹿(223) 喂狗(223) 飲水(224)	
病畜救护.....	(224)
一般知識(224)	

創傷、耆甲和背部疾病.....(225)

創傷(225) 耆甲和背部疾病(227)

肢病和蹄病.....(228)

系蹄(水疵病)(228) 腱炎(229) 蹄冠躑傷(229) 蹄底刺傷(229)

蹄底挫傷(229) 風濕性蹄炎(231) 犬趾枕炎(231) 犬趾甲炎(癰疽)(231)

內科病.....(231)

胃卡他和腸卡他(231) 疝痛(232) 慢性肺氣腫(234) 衰竭(234)

蛇咬(234) 日射病(234)

傳染病.....(235)

炭疽(235) 坏死杆菌病(235) 狂犬病(236) 傳染性腦脊髓炎(236)

鼻疽(237) 流行性淋巴管炎(237) 腺疫(237) 傳染性貧血(238)

錢癬(匍行疹)(238) 髮癬(238) 疥癬(239) 蠕形蟯病(239) 虱、

其它昆虫和壁蝨(239)

附录一：药箱.....(241)

附录二：重要的有毒植物及中毒时的急救法.....(242)

第六章 夏季运输

C. B. 奥勃鲁契夫

步行

1. 一般规则

在一个地区的碎部测量和专题调查中，考察人员进行工作时几乎总是依靠步行。在这种情形下，工作日程和行进速度取决于科学研究的任务，而不采用刻板的徒步旅行时间表。

在地势平坦地区，没有负荷时的平均步行速度约为每小时 4—5 公里，有负荷时约为每小时 3—4 公里。在地势起伏地区，步行速度以道路的坡度而定，一般可采用下列平均数值：

倾 角	上 坡	下 坡
	(公里/小时)	
5—10°	3	4
10—15°	2.5	3—3.5
15—20°	2	2.5—2.75
20—25°	1.5	2—2.5
25—30°	1	1.5—2

上坡时若无道路，速度还要慢些。上坡时行走的步数不宜超过：

倾 角	每分鐘內的步数
5°	100
10—20°	60—80
20—30°	40—60

在上陡坡时应当用均匀的步伐，手放在后面，挺胸，身体前倾。在坡度大于 20° 时，不带负荷的攀登速度每小时不超过 300 米（垂

直距离),带負荷时为 200 米。

坡度愈陡,絕對高度愈高,攀登时的休息次数应当愈多。在攀登 $15-25^{\circ}$ 的山坡时,每走 50 分钟应休息 10 分钟,坡度再陡,次数更要多些。在平坦地区携带負荷步行时,每走 2 小时休息 10 分钟,或者縮短休息时间;增加次数。在白日的旅程中走了 30 多公里以后,应在中午休息 1—2 小时。

在长途的徒步旅行中必須携带行装,其重量由食品、寝具、内衣和科学装备組成。中等体力的人在野外步行相当长的距离时,携带的負荷不能超过 30—35 公斤,有許多人仅能胜任 15 公斤的負担,因此,必須携带富于营养的干粮,并把个人生活用品减少到最低限度。在这种情况下应当养成不用睡袋和保暖服装,仅用一床毯子或一个雨衣帐篷就能在篝火边宿夜的习惯。

在进行科学考察时,除科学装备外,不宜携带多余的东西,以免影响工作进度。倘若一天工作完毕后准备回到临时基地的话,所有行装均应留在临时基地上。

在长途步行中应配备质量优良的背囊——附有支架或框子的(参看第一章,§35)。在装填背囊时,应先在貼背处放一层柔軟物件,然后把重的东西放在下部和靠近背的地方。装好的背囊应当平整,便于揹在背上;不应凸起如球形。体积大的东西另用皮带捆在外面——上部或下部。

在携带行装通过小障碍时,为了节约体力,应当竭力在行动中让負荷保持在近似的絕對高度水平上,因为每次升高負荷都将消耗許多体力;为此,在爬小坡时应屈腿。

在步行时,衣服应比騎馬或乘船时穿得少些,因此在长途旅行中应携带一些准备夜晚用的輕暖衣服(棉袄、毛衣等)。在多雨地区必須带雨衣或防水服。鞋子应輕而合脚,并符合工作的要求(参看第一章,§§47 和 49)。

2. 渡 河

河流是山区和平原地区最普通的障碍之一。倘若河不太深,水

不很急，那末最簡易的渡河办法就是蹚水。在森林和草原的低洼地区，应預先探明河底是否多淤泥；在山区沿巨块岩石涉渡急流是危险的。倘若水深过腰，絕不可涉渡急流；对山区河流而言，限制更要严格一些；涉渡急流时，为了保持身体平衡，应当用一根竿子支撑在上流，或者手执重达15—20公斤的石头，垂手将它从水下搬运过去。在集体涉渡危险的急流时，应当三人或四人一排，彼此环抱肩部，身体最壮者立于上流方向。在一个人試渡时，应依靠竿子前行，或用繩子打一“向导結”縛在胸部，繩子尾端系牢在岸上或握在站立于渡口以上的一羣保险者手中；繩子必須始終拉紧。在渡急流时应面对上流斜行。为了将东西搬过急流，可将一根繩子从此岸牵到彼岸（与水流垂直）；渡河者手握繩子，走在繩子的下方。

在涉渡石河时，应当穿鞋（不穿袜子），以免尖石划破脚，同时可以更好地保持平衡。

如果水温低，应貼身穿一条工作褲，最好是橡皮褲。

欲渡水深或流急的、但不很寬的河流时，可用圓木或树桿搭一临时桥。在森林地区往往可以发现横臥在河上的傾倒树干，再不然也可砍倒一株立在岸边的树，让它倒过河去。还可以在两岸固定和拉直一根纜索，沿着它渡过河去。渡河时，东西和人托在吊在鉄环或滑輪上的特制木台、木板或皮条上。

河流太寬不便搭桥时可采用筏渡（編筏方法參看第八章，§16）。倘若需要利用木筏来回数次渡过流急的窄河，可从此岸到彼岸跨一根結实的纜索，用带鉄环的短繩把木筏系在纜索上，手拉繃紧的纜索，把木筏引过河去。在有小船时也可以利用这种装置。会游泳的人可以游过深水的河流，游时把衣服和装备放在木块、木板或小木排上，在身体前面推它过去。也可以用系在胸部的繩子把这种仓促造成的木排拖过河去。

在中亚細亚常用吹气的皮囊渡过急湍的深河。有时把皮囊用木框連接到木筏上；三个人带鞍具渡河需要八只皮囊。单独人渡河时可借助皮囊游泳过去。

蹚水渡河应在水位最低时进行。依靠融雪和融冰供給的高山河

流通常以清晨时水最浅。其它河流在降雨时水位陡升，往往必须等待数日渡口方可通行。此外，还应注意河流水位的季节变化——春季融雪时的洪水，夏季多雨月份的洪水，永久冻土带的河水情况（夏季洪水一般大于春季），南方沙漠和丘陵地区河流和暂时水流的特点，等等。

3. 在岩堆和草坡上行进

陡峭岩堆上的小石头和岩屑会因走动而往下滚，在上面行走相当困难；位于光滑石坡或永冻层上的岩堆尤其不稳定。在这样的岩堆上行走时应当特别小心，并且穿着带三脚钉的皮鞋。在通过具有大石头的岩堆时应当立在稳定的石块上，谨防失脚滑入石头中间。特别危险的是那些复盖着雪或薄层湿苔的石头：脚底下的苔藓和雪容易脱落，脚会往下滑。同时有许多人在容易滑动的岩堆上行走时，不宜紧跟在自己的旅伴的下面。雨后或大量融雪之后岩堆更加容易滑动。

雨后草滑，这时在陡峭的草坡上行走最危险。在这种草坡上作长距离行进时必须穿带有三脚钉的皮鞋。攀登滑坡时，应当踩稳脚步，交叉前行；顺着滑坡行进时，一只脚用脚掌走，另一只脚脚尖向下立着走。

4. 通过沼泽

在停滞的水体（湖泊和老河床）中形成的沼泽危险性最大。如果湖泊的沼泽化没有到底，那末掩盖在它上面的，由泥炭、草、苔藓以及灌木组成的复盖层便可能有漏洞和支持不住人的薄弱地点。行走在这种复盖层上时应当特别小心；最好手中横执一根竿子，以备陷落时挂在窟窿边缘。复盖层的下面可能是水或淤泥。在爬出泥坑和搭救同伴时应垫以树杈和枝叶，匍匐而行。

森林和草地中的沼泽危险性较少，但有时亦可能很深地陷入其中；只有在极北和高山地区，由于永冻层在夏季融化的程度不深，人通常仅陷入到膝部。有狭长的高土墩的沼泽在通过时最易使人疲

劳,因为你不能从一个土墩跳到另一土墩上去,而必須在沒膝的水中跋涉,繞过土墩(有时在土墩附近水深齐胸)。

走在不能支持人体重量的,沒有土墩的沼泽上时可以利用寬滑雪板——普通的猎人滑雪板或被称为“熊掌”的用枝条編成的滑雪板(参看第七章,§6)。

通过沼泽时穿俄罗斯式皮靴或胶皮靴;如果皮靴透水,則以穿粗皮鞋或树皮鞋較佳(参看第一章,§47)。

在沼泽上行进时应十分注意观察小地貌和植被。在沼泽的漏洞上往往生有鮮綠色的杂草;在林中沼泽的泥濘部分树木較稀疏,枯树較多;被沼泽苔蘚(水苔)所复盖的平坦高地往往不如其間的低地那样稳定。

有的沼泽中存在着大石头,石头上一部分被淤泥和苔蘚所掩盖,通过这种沼泽需要更加小心。

5. 登 山

登山是一种特殊的旅行方式,困难而危險,但現在登山技术已达高度完善的程度,如果登山者严格遵守全部的規定,并且具有优良和坚固的装备,那末几乎可以避免发生任何事故。大多数事故是由于登山者本人的疏忽而造成的。因此,所有准备对冰川、雪綫以上的高山地帶以及悬岩峭壁作調查的野外工作者都必須学习登山技术,最好預先在登山訓練营中鍛鍊一番。

关于登山技术的参考书籍相当多。因此我們在这里仅提出一些登山的基本規則和列举一些必要的装备。

衣服、鞋子和装备首先应当輕便和耐用;衣服要能适应困难的攀登,也要适应在零下的温度中过夜;宜用重量极小的絨毛睡袋;帐篷要能防风和便于携带。

苏联登山者多半使用輕型的吉馬来克式双斜面帐篷,而較少用舒斯特尔式帐篷。有一种用胶布制的大口袋(所謂茲达尔斯基帐篷)亦可作为暂时掩蔽之用;帐篷内部可坐数人,其边缘摺压在人身下。帐篷尺寸如下:

长	宽	重	人 数
2.00米	1.25米	0.60公斤	1—2
2.00米	1.70米	0.85公斤	2—3
2.50米	1.70米	1.10公斤	3—4
3.00米	1.70米	1.40公斤	4—5

这种帐篷可以抵御恶劣的天气,有时在其中可住几天;主要缺点是帐篷上部会压在人的肩膀和头上。

鞋子用坚固的皮鞋,必须有鞋钉和三脚钉。除第一章 §47 所指出的配置鞋钉和三脚钉的方式之外,还有许多其它的方式。

在登山中应十分重视背囊的质量及装填方法。整个背囊必须平贴在背上,不可摇晃和从肩膀搭拉下来。背囊的重心应接近荐骨。背囊的形状稍呈凹曲。攀登岩石嶙峋的高山时不宜用带框架的背囊。因为框架边缘容易钩在突出的峭岩上,而且这样背囊的弹性较小;背囊的外层口袋亦有妨碍。但在其它类型的登山中则宜采用带框架的背囊,因为它可以容纳更多东西。

在通过绝对高度不同的各种山岭时一个人所能负荷的平均重量如下:3500 米以下为 26—28 公斤,4500 米以下为 22—24 公斤,5500 米以下为 18—20 公斤,5500 米以上为 14 公斤或更少一些。对于体弱的人、妇女和少年,以及在沒有道路的情况下,负荷重量还应减轻。

行进速度和工作能力随高度而降低。据 B. C. 法尔费尔(1948)的调查,在 4200 米的高山上,工作能力降低 20%,在 5500 米处大气压力仅及标准大气压的一半,工作能力降低 40%。根据攀登珠穆朗玛峰的资料,在 8000 米的高处,登山者的行走速度不能超过每小时 90 米。据 Ю. П. 弗罗洛夫的调查,在中山地带步行速度为每小时 2.5 公里,在高山地带为每小时 2 公里,在冰川上为每小时 1 公里(M. B. 拉斯金, 1948),可是这许多数字毫无疑问会因具体条件的不同而有很大差异。

登山者的特殊装备:冰镐、带尖锐钢齿的登山鞋、岩钩和冰钩、弹簧钩、锚钩、敲钩的铁鎚、坚固的主绳——直径 12—13 毫米,长自 25

至 40 米，視參加者的人數和路途的困難程度而定。此外，為了作環圈、腳蹬和下坡之用，還有直徑 6—8 毫米的輔助繩，它比主繩長 5—7 米。

在雪坡上採用堅固裝置的滑雪板，同時需用滑雪杖和高山滑雪鞋。關於高山滑雪技術可參考馬列依諾夫和契列波夫的著作。在攀登雪綫以上的高山時必須戴深色的保護眼鏡（參看第二章，§21）。

在巉岩、冰川和陡坡上行走時必須採取保險措施，以防摔倒；其方法有自我保險、同伴保險、互相保險和集體保險多種。在保險時利用的工具為主繩、輔助繩、彈簧鉤、各種鉤棍和冰鎬。

在調查工作中通過冰川時所有的人必須以兩三個為一組用主繩串連起來。在串連時採用的結繩法有“稱人結”、“向導結”等（關於結繩法請參看 §27）。

主繩環繞胸部和腋下，結打在第一個人背部的肩胛骨之間和第二個人前胸的上部；主繩前後用跨過肩膀的輔助繩系緊。在串連中人与人之间的距离为 8—10 米。

大的冰縫應當繞行，寬 1 米以下的裂縫可以跳過。冰川上有被雪掩蓋的裂縫時，應當一步跟一步，特別小心地行進；隨時用冰鎬試探裂縫上積雪的堅固程度。通過冰橋時應匍匐爬行。在冰川上最好沿着裂縫較少的中綫附近行走，或者採取與裂縫垂直的方向，這樣串連在一組的人便不致於同時走在一條裂縫上。

落入冰縫是冰川調查者可能遇到的危險之一。為了把一個人從冰縫中拉起來需要兩個人的力量，因此最好三人一組串連在一起走。一個人也可能拉起另一個人，但後者必須沒有失掉知覺，沒有受傷和有足夠的力氣幫助自己爬上來。應把輔助繩放下給落入冰縫的人；如果落下的人可以自己爬上來，那就用輔助繩做一脚蹬系在主繩上（打一抓取結）。留在上面的人首先必須借助於冰鎬把主繩緊緊環繞石頭和突出的冰塊上。正要跌入冰縫的人可以橫執冰鎬，架在裂縫上，以免落下去。攀援冰縫和拴主繩的方法可參考登山指南。

若要長期駐留在山上觀測，可採用一種硬鋁（杜拉鋁）制的高山房屋，這種活動房屋重 700 公斤，可住 10—12 人。房屋構件可用馬

或驢子馱運上山；每平方米的壁板重 12—15 公斤。壁板厚 80 毫米，裝在木框上，外有硬鋁包壳，內有電木膠合板；壁板內都有兩層厚 12 毫米的絕熱裝置，其間有三層空氣夾層。在絕熱性能上這種壁板等於兩塊半磚砌成的牆壁（關於這種高山房屋詳見 M. B. 米里亞科夫著文，1948）。

6. 登山的危險

登山時最大的危險便是登山者本身的粗枝大葉、不通曉登山技術和過高地估計自己的體力以及裝備不良等等。

客觀的危險固然有許多，但只要採取一些必要措施，是可能預防的。

惡劣天氣和暴風雪是最常遇到的危險。在風暴中通過開闊地帶時，應採取可靠的預防措施，並竭力避免走在山嶺上；必須穿溫暖的衣服和防風服裝。當風力非常強大時，與吹暴風雪時一樣，應當在蔽風地點等着；輕型帳篷是躲蔽風雪所必需的裝備。下雨時岩石和草坡變得很滑，給行軍增加許多危險；有時下雨會轉變為落雪。下大雨時應當等雨過去後再走。在雷雨中，除了雨、雹、暴風雪和大風之外，雷電擊在山巔也是很危險的。霧，特別是突如其來的霧，有使登山者迷失方向的危險。對於短時的霧，應等它消散後再走，但若當時所在地點不宜停留或缺乏糧食，那末必須謹慎行進，最好還是沿着熟悉的道路退回原來出發的地點為妥。

滾石是登山者本身的走動和天然原因引起的。石頭往往沿着深溝、斜壁和峽谷滾下來。溫度的變化、下雨、融雪，以及雷劈或動物走動均能引起滾石。夜晚滾石的機會最少，最多的時候是在太陽剛落之後，倘若白天曾經落雪或下雨，那末在次晨日出之後也容易發生滾石。

雪崩是登山的最嚴重的障礙之一。所有傾角大於 25° 的斜坡都可能發生雪崩，當其它條件相等時，坡度愈陡和愈長，危險愈大。雪崩的數量決定於山坡的形狀（平坦的山坡最危險）和雪的狀態：乾燥的新降落的雪和過於潮濕的，與山坡粘結不緊的雪最容易形成雪崩。

雨后倘若没有严寒，大雪之后温度骤升时，积雪山坡都变得更加危险。湿雪经严寒冻结后比较安全；结成块的雪和雪冰不常发生雪崩。在低温时下大雪会增加干燥雪崩的危险。连续的温暖天气、阳光（无严寒）和焚风也能增加雪崩的数目。

粉状和成层的雪崩可能发生在一天的任何时刻，但最多是在白天的十二时和二时之间。夜晚，在日落一小时之后，所有在白天被阳光照暖的斜坡都比较安全；背阳的斜坡甚至在晚间也有危险。从十一月到五月是雪崩最频繁的时期，在七、八月间雪崩的次数很少。

高山病——参看第十章。

7. 洞穴调查

洞穴是旅行家最喜探访的目标之一，同时又是各种科学考察的极饶兴趣的对象。

在调查一个洞穴时，首先必须进行精密的地形测量，丈量高度，研究当地的地质构造，探明洞穴的成因。进一步可研究其植物区系和动物区系、小气候、水文（地下水）。此外，倘若调查者受过专门训练和执有许可证，还可进行考古发掘。

洞穴调查可能遇到各种危险：迷路、陷入深井、溺死，因本人的走动和叫喊引起的塌陷而致死亡。因此，必须遵守一些特别的规定和携带特种装备：具有备用燃料、蜡烛或电池的质量优良的灯，绳索和足量的细绳或粗线。

如果该洞穴没有好地形图，可以沿途解开绳子，撒纸屑，或者，更可靠些，用有色粉笔在岩壁上画稠密的记号，替交叉路口编号，用箭头指示出口和标明勘察的路径。必须进行路线测量，绘制全部路程的草图，用卷尺、测杖或步子丈量路程的长度，用罗盘定向。必须按照严格的次序进行调查，仔细察看每一条通路。为了避免塌陷，严禁大声喊叫和挖开顶上的石头，因为其中可能有漏斗孔或疏松的地段。

应当用灯照明道路或用绳索牵着走，以免落入井中。在下陡坡和井穴时顺着绳子溜下去，而且最好在入下去之前先用绳子把蜡烛和

灯吊下去，試探是否有气体沉聚在下面；如果蜡烛的火焰突然增強，說明下面有一种可能引起爆炸的气体；如果蜡烛熄灭或火焰变弱，說明氧气不足和碳酸气多。在这两种情况下都不应当点着蜡烛下降到这种坑穴中去，而应当点亮电灯，并戴上特制的防毒面具。

在攀登陡坡时应当具备登山用的岩鈎和繩索。

衣服应当寬大，縫有帆布护膝的滑雪服、棉布工作服或风雨服均可适用；宜穿胶鞋。背囊妨碍行动，用提包或皮袋比較方便，必要时可将它們用皮带拖在后面。

勘探洞穴的最安全时期是冬季和夏季，因为这时壤中水和地下水較少。在勘探地下河和地下湖时应当配备橡皮艇。

騎馬和馱运

8. 馬的选择

必須經過长期的摸索以后才能学会正确判断馬的品质。不过这是一个很重要的問題，因为在租用或购买馬匹时，往往会碰到生病的或不符合需要的馬。最可靠的办法是先把馬試用几天，以便在各种不同的条件下和不同的步法中考察它們的性能。

根据牙齿可以鑑別馬的年齡，因此牙齿磨灭的程度随着年齡增加；本章后面附有一节詳細描述馬齿变化的短文。不过应当指出，也可能遇到不符合这种規則的情况。在飼料較硬(干草和燕麦)时，馬的牙齿磨灭得比較快一些，而那些以牧草、麦麸或酒糟为飼料的馬，牙齿磨灭得較慢；反之，有时可以遇到非常坚固的“树脂”牙。为了学会判断馬的年齡，需要观察三十匹左右各种年齡的馬；单凭文字描述是不够的。馱运和騎乘用的馬宜在4—12岁之間；在困难条件下則限于6—10岁。公馬較易衰老，秋季最先丧失工作能力。此外，他們往往受咬別的馬，倘若馱运队中有母馬，那就更加危險。不可携带孕馬。騎乘用的馬需要比較輕捷和具有均匀的步速；此外，騎乘馬如果还能走每小时6—7公里的慢步那就更好，这样，即使走在不能小跑的小径上时，考察人員也可赶上馱运队。具有每小时6—9公里的小速

步的馬最为理想，这种馬可以一連走上数小时，人和馬都不致疲乏。溜蹄馬騎起来固然舒服，可惜不能持久。

考察队宜使用安靜、溫順和不易受惊的馬，以免为了照管馬而丟下調查工作。如果需要經常下馬，最好挑选軀干較低的馬；須涉渡深水則宜采用高大的馬。

馱馬宜选体格結实，步法穩重和背腰有力的。馬背应平直，着甲宜略低。一般以采用矮而壯实、四肢广踏、臀部寬圓（骨盆不突出）、背腰精瘦和蹄子寬大的馱馬最为安全。馱馬的最大缺陷是前部太低：装在这种馬上的馱子常常向前滑落；因此，在相馬时，应使它站在水平面上。不听韁繩指揮和拉扯韁繩的馬亦不适宜作为馱載之用。

倔強的、受灼騾子和乱咬的馬在馱运时造成許多麻煩，而且可能严重地伤人。

馬愈高大，所能負載的馱子愈重。可是，在另一方面，对于登山、穿越大密林和沼泽來說，習慣于这种条件的本地馬更为有利，而这种馬在苏联大多数区域都是比較低矮的；高大的城市馬和平原馬在这些条件下既不适于馱載，亦不适合乘騎；它們容易陷入沼泽和跌倒在石滩上，而且不能帶着馱子通过山径和大密林。此外，它們对飼料的要求較高，沒有燕麦就容易消瘦。秋季，牧草枯干时，它們会因衰弱而致死亡。轆馬应当強壯和習慣于套在轆具間行走。

無論是选择馱馬或騎乘馬时，都必須注意肢势：前肢的膝既不向前弯，也不向后凹；后肢的肢势也須端正。

需要試一試馬在行走时的情况：是否顛蹶（跌伤），关节处有无折裂声（飲伤和风湿），站立不动时前肢是否前踏（跌伤和飲伤），后肢是否象狼那样后踏（旧癰），是否跛行。需要察看蹄子：有无裂縫，蹄叉是否腐烂；关节上有没有肿瘤和突球。为了試驗腿部情况，还应先让馬走两、三圈，然后立即将它停住，观察其前腿是否有那怕是微弱的顫抖；腿顫抖的馬不适用。

馬身上不可有伤口和擦伤。尤其重要的是，在鞍子和肚帶下面，即在胸部和腹部，不可有新的創伤。老的潰烂伤口必須完全长好，碰它不感絲毫疼痛；伤疤上复盖着皮和白毛；剛結上薄皮的伤口一不小

心受到刺激又会复发。

所选的馬最好是經過喂肥的，因为在工作繁重和放牧飼料不佳的条件下，馬身体內必須儲存若干数量的脂肪。健康的馬毛色发亮，呼吸均匀而无哮喘、呼呼声和哼哧声，眼睛和鼻孔清洁；对于声音的反应快，食欲旺盛。

在检查头部时应注意察看鼻孔和口內有无伤口，是否流脓。需要检查馬是否盲目：全瞎的馬对着太阳不霎眼，动作不稳定，腿提得很高，胆怯；瞳孔在強烈光綫下不收縮。瞎一个眼的馬喜欢朝好眼睛那边拐弯。在检查視力时不应当以交替揮动某种物件作为試驗方法，因为馬对空气的流动很敏感。应当蒙住一只眼睛，用长韁繩引他通过圓木。

9. 装 蹄

当地居民往往只在馱馬和騎乘馬的前脚上釘掌，但为了适应各种野外条件起見，还是釘四只脚較好。

有一种相当流行的意見，认为装蹄的馬在森林沼泽上行走时容易把脚楔入树根之間；但由于在这种沼泽上多数地方仍有巉岩交替出現，所以在这里还是以釘上蹄鉄較好。安静的馬可以直接用手装蹄；倔强的馬应送到鉄坊装蹄，在野外則須把脚細扎起来。把馬翻倒在地上釘掌：用繩圈套在后脚和頸子上，把脚向头部勒紧。

夏季蹄鉄上无需附有鉄躋，冬季和在冰上行走时必须帶鉄躋，騎乘和馱載用的馬有后面两个鉄躋就够了。在陡峭的草坡上行走时亦宜用鉄躋蹄鉄。

釘掌之前先洗刷蹄子，削掉污泥和多余的死角質；但不应削掉蹄叉。蹄鉄与馬蹄应配合：选择适当大小的蹄鉄，比照蹄形加以弯曲；俟蹄鉄变冷后再試配。蹄鉄应恰好貼紧蹄壁，但不接触蹄叉。蹄鉄从蹄子的前壁和側壁下突出 0.5—1 毫米，而在踵壁处則比蹄寬 3—5 毫米，长 4—8 毫米。蹄釘的末端整齐地露在馬蹄表面，不高于蹄高的 $\frac{1}{3}$ ，距踵边不低于 2 厘米。釘头应隱沒在蹄鉄的沟槽中。不可扭下突出在外面的釘尖，而必須用銳利的平嘴鉗或虎鉗将它夹断，使留在

外部的釘子的长度等于其寬度。然后将蹄鉄貼紧馬蹄,把釘尖扭弯。

釘好馬掌后应領着馬步行和小跑;倘若发现某只脚踏行,应将所有釘得太高的釘子拔出,把它們重新釘得低一些。倘若蹄鉄靠得太紧,馬亦可能跛行;在这种情况下应把釘子弄直,把蹄鉄从蹄底稍微拉开一些。

在野外工作时应經常检查馬蹄,去掉落入蹄鉄和蹄子之間的石子,紧一紧松动的蹄釘,更換断裂的蹄鉄。每匹馬每个月大約需要一个备用的蹄鉄。由于蹄子在生长,每隔一、两个月应当重新釘掌。在騎馬考察队的成員中必須有会装蹄的人。应当随身携带蹄鉄和蹄釘;在两个月中大部分蹄釘都需要更換,在重新釘掌时则需要全套蹄釘(最大定額:一个蹄鉄 20 只蹄釘);在山区工作两月之后,重新釘掌时大部分蹄鉄需要更換;在巉岩較少地区約有一半蹄鉄仍可留用。

騎乘馬用的蹄鉄九种尺寸,轆馬用的蹄鉄十种尺寸;其号碼如下:

騎乘馬用	1	2	2½	3	3½	4	4½	5	6	
轆馬用	1	2	2½	3	3½	4	4½	5	6	7

前蹄和后蹄的蹄鉄分別制造,因此总计共有38种蹄鉄。厂制蹄鉄的铁躋是螺絲型的,手工制蹄鉄的铁躋为焊接型,两个铁躋在铁枝的后端,轆馬用的蹄鉄前面还有一铁躋。螺絲铁躋夏季装平头的,冬季外铁枝装尖头的,内铁枝装平头的。厂制蹄釘有五种尺寸:No.5—9,其中最后两种系供轆馬用的。在购置蹄釘时,应选择釘头大小与釘眼符合的蹄釘。购买手工制蹄鉄时应检查釘眼是否打好。应当携带釘馬掌用的小铁鎚和鉗子,如需装螺絲铁躋,还要带特制的扳子。

在铁匠作坊定制蹄鉄时,可用废鉄(旧輪箍、蹄鉄等)作原料;从10公斤废鉄中可以制造12—17个蹄鉄。一个蹄鉄重400—600克。

蹄鉄重量(克)

	騎乘馬用的	轆馬用的
前蹄	372—700	355—685
后蹄	372—650	355—680
一个铁躋重	26—28	43—45

在高加索和中亚細亞山区采用較薄的蹄鉄，重 125—200 克。

一公斤蹄釘包含的个数：5 号釘約 300—400 个，6 号釘 278—308 个，7 号釘 227—254 个，8 号釘 202—226 个，9 号釘 158—169 个。

在为考察队采购蹄鉄之前应預先查明队中使用的是哪种馬：許多山地种和草原种的馬蹄子小，只宜用最小号的蹄鉄。

10. 馬 的 管 理

关于馬的刷洗、喂料和飲水的基本知識将在第十一章中叙述，此处只作若干补充。

在路途中，如果馬需要飲水，应让它們飲足，但快到駐地时不可飲水，最后一次飲水应在距离駐地大約 4 公里时进行。旅途中飲水时不应取下口銜（馬嚼子），以防馬飲水过急。

在途中应让馬休息大約二小时，特别是当馬流汗过多或負載重物时，以及快步騎行时，更应保証休息。在冷天，当降雪或下冷雨时，或者馬背流汗时，均不宜在休息时揭下馬鞍，只可以松一松肚帶。重鞍可以取下，只留下一层鞍褥，用繩子或肚帶捆好。在牧草枯干和沒有水塘时，可以早一点把馬放到牧場上去，可是仍必須經過二小时才能喂水。过于发胖和长久未曾工作的馬在最初几天应比其余的休息得长久一些。

休息时倘若沒有树木、柵栏或灌木，可将馬成双地拴在一起，把輕勒系在鞅革或后鞍桥上。

把馬拴到树木和柵栏上时应当用短韁，以免它們吃草。拴馬时所打的結要經得起不断拉扯而不致松散，同时又要一拉繩头就可迅速解开（参看 §28）。

只有在肯定馬不致跑远，而附近又沒有未收割的庄稼地和刈草地的情况下，才可以把馬放到牧場上去自由覓食。否則必須有牧人跟着，或者用长繩把馬拴在木桩上。在所有其它条件下可以絆縛馬的前足，对于喜欢跑远的馬則絆其三足（两前一后）。在牧場上的草不肥时，馬往往会回到它所經過的道路上去寻覓較好的飼草；因此，应当遮断这条路或在其附近架設帳篷。

在兩端可用籬笆遮欄的狹窄河谷和湖盆中，以及在牧草肥美的長期駐留地點，當有充裕的時間去尋覓馬匹時，可以不加羈絆自由放牧馬匹。可是在這種情況下也應當每天查看一兩次。比較安全的辦法是把幾匹馬在一起放牧；如果一匹馬脫離了馱運隊，在單獨宿營時，它幾乎必定會跑到其餘的馬匹那里去。絆足的馬一晚可能跑10—20公里；有些絆足的馬能夠渡過寬50—150米的河流和跨越高1—1.5米的柵欄。最好在其中一個馬上系上一個小鈴鐺。在放牧時，有人喜歡在難以捕捉的馬上套上籠頭以及隨地拖曳的鬆開的韁繩，這種辦法有相當危險，必須注意不要讓籠頭或韁繩拉的過緊，以免把馬勒死。

在帶着馱運隊進行考察時，選擇宿營地的一個首要條件便是飼料和水。飼料的質量要好，數量要能滿足牲口的需要。第十一章未附有有毒植物一覽表；當然，並不是說只要發現了幾株有毒植物就必須禁止牲口去這個牧場吃草，因為動物一般都具有自己選擇飼草的能力。關於問荊（木賊）的毒性問題（有些地區的當地居民把它當作一種良好的飼料），必須指出：在干草中摻雜大量問荊對馬是絕對有毒的；在沼澤化或河灣化的草地上發生的中毒事故最多。馬中毒以後並非立刻表現出來，毒性一般需要潛伏若干時候，有時竟需經過三個星期才發作。

應當每天給馬10—25克鹽（多少視飼料成分而定）；如果這樣辦不到，那就一月數次在全天休息的日子給每匹馬50—100克鹽。在沼澤和低地上放牧時給鹽量應當增加。

在居民點駐留時，為了避免傳染，最好不利用馬厰，不放馬到公共馬羣中去。在疫病流行地區更應當採取一些特別預防措施：不將馬引入禁區，不在有可能感染疫病的牧場上放牧，甚至在檢疫區外也不讓自己的馬接觸其它的馬（參看第十一章）。

在牧草丰盛時，如牲口已習慣於吃牧場上的草，則整個夏季可以不必加喂燕麥，但不要把馬裝載過度，亦不應使它走得太疲乏。每隔五、六天必須有一次全天的休息。秋季，當牧草變黃和失去滋養時，不習慣於吃冬草的馬開始很快地衰弱，經過兩三個星期左右甚至不

裝馱子也沒有力氣行路。

對於不習慣於野外工作的艱苦條件的馬，應當喂以燕麥或其它青飼料，在飼草不好或工作繁重時對所有的馬都應喂料（參看第十一章，§3）。

飼草丰盛時傍晚將馬放牧幾個小時；經過夜晚的休息以後到快天亮和早晨時再讓馬吃一個飽。當飼草貧乏時，為了讓馬吃飽，需要大大延長放牧時間，結果剩餘下的休息時間就很短了。蚊蚋的滋擾也容易把馬搞得非常疲乏，同時不讓馬安靜地吃草；因此，在多蚊蚋地區只宜在晚間最涼爽的時候放馬吃草，其餘的時間應當把馬牽到開闊而多風的丘崗上、水邊或帳篷周圍升燃的熏蚊篝火之傍，以避蚊蚋。

有些人在把馬放到牧場上去時往往給它套上籠頭，或甚至加上馬勒，並在頸部纏繞韁繩，以便事後捕捉。可是馬常把勒丟失或搞斷，而且在搔痒時往往把前足纏在勒間，甚至於造成殘廢。作者曾經在一個早晨亲眼看見過幾匹這樣的馬，蜷縮身軀在嚴寒中一動不動地躺了一晚。

在灌叢雜草之間有許多坑穴或許多橫臥的大樹的地点，不可放絆足的馬到牧場上去。

在臨時放牧期間，例如在白天停歇時，可將韁繩拴在一隻前足或一雙前足上，形如馬絆；這樣馬頭可以低垂，但馬不能跑開。但用這種方法羈絆的馬在放牧時應有人照管。

馬絆用繫繩或油皮帶制作；在潮濕地區以及馬可能走入水塘的地方均不宜用麻繩，因為麻繩見水抽緊，容易勒傷馬足。在做馬絆時，取一段長約70—80厘米的繩子，纏繞在前足的蹄腕骨上，將一端在另一端上繞數圈，然後纏在另一足上。繩頭一端作一繩圈，另一端打一大結（或拴一根系繩釘），套入繩圈中；如果馬絆纏的緊，則纏一道已足夠牢固。皮帶制的馬絆形式亦同此，但油皮帶在潮濕地區會換長，因此最好作成腳鐐狀：用較寬的皮帶作兩個軸圈，扣在前足上，中間再聯一根皮帶；後者可代之以鐵鏈。如欲絆馬之三足，則作三個軸圈，把一個長鐵鏈从前足的聯結皮帶或鐵鏈上聯到後足上。

馱馬的馬絆在行走時通常掛在頸項上，并用繩結或鈕扣扣緊；騎乘馬的馬絆可以藏在鞍囊內。

11. 乘 鞍

最適用的乘鞍是帶鞍囊的軍官式和士兵式騎兵乘鞍；後者在科學考察隊中用的最多。哥薩克式乘鞍不很方便：騎者高坐在厚的坐墊上，高鞍橋妨礙騎乘，騎起來費力較多。有些山岳和草原地區的當地居民用的乘鞍，例如哈薩克式、蒙古式和布里亞特式等，大部分窄而高，不便于騎乘，可是比騎兵乘鞍輕得多，比較適宜用在瘦弱的馬上。各地用的乘鞍形式很多，有時在臨時的乘騎中需要利用它們，但必須選擇適合於馬的體形的乘鞍：鞍骨應當緊貼在馬背上，不要太長，鞍架不應有斷裂；乘鞍不可壓在脊骨上。

士兵用的騎兵乘鞍由下列各部分組成：1) 具有兩條鞍骨的鞍架，鞍骨之間用鐵鞍橋聯結；2) 鞍扇革帶系一縱長的皮帶，連接鞍橋，并用小皮帶扣在鞍骨上；在它的後部接兩小塊扁平的三角墊，上面支托鞍蓋；3) 鞍骨之下衬兩塊鑲皮的毡墊；4) 架在鞍橋上的皮鞍蓋(坐枕)；5) 兩個皮鞍翼；6) 鐙與鐙革；7) 兩條肚帶及與其連接的皮帶；8) 韁與韁；9) 雙層或單層的毡鞍褥；10) 皮鞍面；11) 兩個圓柱形的前鞍囊；12) 兩個搭在鞍上的後鞍囊；13) 10 根馱物帶，用以將鞍囊或其它裝備捆在乘鞍前後。全付乘鞍的重量連鞍褥和鞍囊在內計達 15 公斤(圖 81)。

乘鞍的附件：1) 裝糖、燕麥和食品的布袋；2) 裝干草的網；3) 馬鼻袋；4) 套馬索；5) 馬刷；6) 馬篋；7) 帆布飲水桶；8) 馬絆；9) 裝蹄鉄和馬篋的皮囊；10) 籠頭；11) 馬衣(馬被)。

頭絡與韁繩和口銜在一起構成馬勒。

在接到馬鞍時，應當特別注意檢查鞍架和鞍褥是否完整。鞍褥應有足够的厚度；倘若太薄，應多墊一層，對於背部有傷

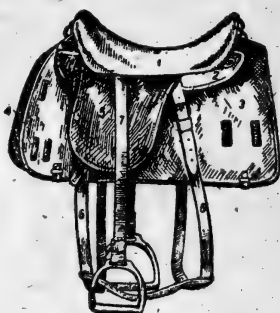


圖 81 騎兵乘鞍

1——鞍蓋，2——鞍架，3——鞍褥面，4——鞍橋，5——左翼，6——前後肚帶及其皮帶，7——鐙與鐙革。

疤的馬更应把鞍褥垫厚一些。

鞍囊用皮革制作，必要时亦可用油剂浸染过的帆布縫制(关于布的浸染参看第一章，§15)；帆布袋在森林地区经过一个夏天就会损坏。后鞍囊的尺寸：寬18—20厘米，高25—28厘米，深(厚)10—12厘米；囊盖在各面均下垂5—7厘米，并用皮带扣好。一对鞍囊用两条皮带联接，前囊的皮带从鞍盖下通过鞍架(在哥薩克鞍上系从鞍褥下穿过)，后囊的皮带跨在后鞍桥上。此外，还須用联接在鞍面上的小皮带把鞍囊扣紧。另外有三根联接在鞍架后端和鞍骨后部的皮带系供捆扎衣服、附加荷載或睡袋之用。这种附带的馱子应当妥为捆紧，而且寬和高都以不妨碍乘骑为限。西伯利亚許多居民在鞍上放扁平的皮囊，用皮带联結(参看第一章，§33)。在高加索和中亚細亚，用毡毯或其它結实布料縫成褡褳，中間用两行鈕扣隔开，这种袋囊用皮带系紧在兩側，并且向前突出，骑者坐在鞍上时必须屈膝；其中可装15—30公斤的小物件。

前囊作成圓柱形，长25—28厘米，寬不超过10厘米；用一根皮带捆紧。其中可放水瓶(在沙漠和草原上考察时用)、采集到的岩石标本等。亦可用中間开一长口的狹窄帆布褡褳，跨在前鞍桥的前面，代替前囊。这种褡褳或前囊，与后囊一样，用两根皮带捆紧。另外还有一根联結在鞍骨前端和鞍桥上的皮带可将斗篷、棉衣等捆扎在袋囊上面。水瓶、卷好的毛毡可以不装入袋子而直接系在前鞍桥的小皮带上。

骑者与乘鞍的总重可以比后面§16所指出的馱子重量稍大一些，因为遇到难行地点(沼泽、陡坡和急降)时，骑者可以下馬步行；此外，在短暂的駐停中，乘骑馬能够享受到充分的休息，而馱馬則不可能这样。

但是，如果打算用速步走长途，則不可超过§16所指出的負載限額。

12. 装 鞍

每个騎馬者自己必須会装鞍，套馬勒时必须謹慎，以免給馬造成

痛苦。嚼鉄置于舌上，但勿太靠近口角；如勒革抽的太短，嚼鉄将摩擦口角；如勒革太长則嚼鉄晃盪，馬易脫韁。顎下革扣紧后下面恰可通过一拳。

装鞍之前，应将馬背上的积垢和枝叶草片清除干淨，将毛梳平；检查顎革是否染污，清除其上的尘垢。

装鞍时以双手执鞍桥，左边向內；右鐙和肚带跨过鞍頂吊在內側。从左前方走近拴在树上或桩上的馬，輕輕地把馬鞍放在着甲上，然后把它推向需要的位置，使前鞍桥恰好位于着甲中部之上。将肚带搭向右侧，检查一下有无纏乱之处，在左侧从馬腹下抓住肚带及带扣，穿入皮带。先系前肚带（应位于前肢后面一掌寬处），繼而将后肚带稍微系上一点，然后再把前肚带系紧，至勉强可以从下面通过一个手指的程度。后肚带系得松一些，等到临上馬之前才最后系紧它，以下面可以通过两个手指为度。

前肚带不可摩擦馬的肘关节；后肚带的位置取决于馬腹的形状，在大腹的馬上应将肚带尽量向后拉，以免它滑向前方。在正常装鞍中，用联结皮带拉住后肚带不使它向后滑。

在系肚带时，倔強的馬会乱咬和尅蹶子，需要有一个人在馬脸附近抓住馬勒。总的說来系肚带时应当謹慎小心，切勿魯莽草率。有些馬在这种时候会鼓腹，因此，在上馬之前必須再次紧一紧后肚带。如肚带下的皮皺了。应将它展平。

若需加韁和鞅，应在系肚带之前套上它們。韁由三根汇聚在胸前的革带組成；下革用繩扣联接在前肚带上。两根上革則固接在鞍骨前端。在尾根套鞅梁时更当小心，因为許多馬在此时易发怒。在山区必須加韁和鞅。

鐙的长短以騎者立于鐙上时，在鞍与臀部之間可以自由通过一拳为准。鞍囊过大时，鐙一般較短，膝部弯曲厉害。这样的乘騎姿勢容易令人疲乏，而且不可能走輕松的快步。

卸鞍时应向馬的后部推移。如果沒有下雨，应鞍褥朝上放置馬鞍，以便晾干。

13. 乘 騎

一般皆从左边上馬。上馬前先招呼一声,从前面走近去;不可事先不发出声音而突然出现在馬身边。走到馬的左边后,应撫摩馬身,解开韁繩,将它提到頸上。左手握韁繩及耷甲上的一絡鬃毛;右手执鐙革,左脚靴尖朝外,稍許伸入鐙中,勿用靴尖触碰馬身側面。右手按在后鞍桥上,蹬地升起,右脚跨过馬鞍(不要碰到馬),平稳地坐落在鞍上。

正确的姿势:坐近前鞍桥,臀部紧贴馬鞍;腿在膝以上紧贴馬身,膝以下則仅稍許接触馬身。靴尖必定高于靴跟,稍許伸入鐙內,以便在落馬时容易从鐙中滑脱。身躯坐直,但不要紧张。在練習騎馬时,两手屈肘分执韁繩;而通常則仅用左手执韁,把它們穿过大指与食指之間以及无名指与小指之間(图82)。



图 82 慢步行进中的正确乘騎姿勢。
腿在膝部以上紧贴馬身,靴尖
略微伸入鐙中,軀干坐直,手
臂弯曲成直角

必須学会所謂輕松的或軍用的快步,因它对于騎者和馬都比較省力。騎者有节奏地随着馬的运动起伏,每隔一步稍許抬起身体,随后再輕松地落到鞍上。此时騎者的支点在膝盖上,一部分在脚鐙上。苏联草原地区的居民常采用一种在練馬場中被称为練習步的快步:騎者的身体紧贴馬背上。这种快步容易使騎者疲乏,而且容易擦伤馬背。在跑步时騎者应立

在鐙上。

馬的操縱依靠小腿(自膝至踝)、韁繩和上身的傾斜。在慢步行进时;手腕向里側微屈,收攏韁繩,小腿輕压馬身。欲換快步时小腿压的重一些;为了再換回慢步,可再收一收韁繩稍許压一压馬。

欲使馬停住时可将身躯后仰,把韁繩向身边多收攏些;馬停住以后,随即伸直身体。在向左轉时左腿貼在馬上,拉紧左韁,右韁按在馬頸上,身体重心左移,用右腿輕輕推馬。向右轉时将上述动作反过来进行。大多数騎者在非練馬場中騎行时采用比較簡單的操縱法:

两根韁繩同时引向轉弯的一边，一根按在馬頸上，另一根將馬臉稍許拉向一側。

為了讓馬直行，應拉平韁繩，伸直身軀，用小腿從兩側壓馬。

在拉韁繩時不可用力過猛和勒緊馬口。溫和的操縱能保持馬口的清爽，而馬更善于聽從韁繩的輕微擺動。應當撫愛地、安靜地，同時勇敢地對待馬。只有在驅策懶惰的馬快走或懲罰桀驁不馴的馬時才偶而使用馬鞭，但不應鞭打過重。

為了保護馬的體力，在快步行進中應交替地用一些慢步。宜用下列速度行進：在平均速率為每小時 $6\frac{1}{2}$ 至 $8\frac{1}{2}$ 公里時，10分鐘慢步和5分鐘快步或10分鐘慢步，10分鐘快步；當速率為每小時10公里時，用10分鐘慢步和15分鐘快步。慢步的速率平均為每小時6公里，快步為12公里；但在惡劣的道路上（在森林、山地和沼澤地區）慢步的速率通常不超過4—5公里，有時還要低得多。飲水之後應當用慢步走 $1/2$ 公里，用快步走1—1.5公里，然後恢復正常的速度。

雖然調查者應當把注意力集中在自己的工作，但亦應隨時留意看馬；坐在馬鞍上時不可象坐在安樂椅中那樣漫不經心，特別是在山間、林中或沼澤上，即使乘的是比較安靜的馬也須留心。聽到後面或灌叢中的意外聲音，看見運動的動物或突然出現在轉彎處的不動物體（例如白石頭或樹桩）時，馬均容易受驚。馬可能突然跳向一邊，奔馳起來，或顛蹶而跌倒。不可隨便鬆開韁繩，把它們扔在馬頸上，把腳從鐙中抽出，將身體重心移到一邊，不可忽左忽右地亂扯韁繩，濫用鞭子；應當了解自己的馬的性格，知道它可以做些什麼，什麼是它所不能做的。與騎者協作得很好的馬是人的寶貴助手，它可以輕鬆而安靜地通過最困難的地區。

如果馬在沼澤上跌倒或顛蹶，應在它壓緊騎者的腳之前把腳從鐙中抽出，或者在傾倒的一霎那從馬上跳下，接着跳到旁邊去，以免在馬試圖立起或從沼澤中脫出時被馬蹄所踢着。不過無論如何也不可把韁繩從手中放开。倘若需要下馬和跑去援助跌倒的同伴或馱馬，也必須握住自己的馬韁或將它拴起來。

在下馬作一些短时的观测(交会、繪草图、作记录), 而又不离开馬时, 倘若馬受搔痒和推撞, 妨碍写字, 应把它拴上。单独一个人去追赶逃跑的馬可能耗費大量時間。

在行进时不应让乘騎的馬吃草、走到別的馬近旁去、停住或拐向一边。

14. 在各种条件下騎行的特点

只有在平路上才宜用快步行进; 在平緩的下坡和上坡中宜用慢步, 因为快步徒然使馬疲憊, 而且損伤馬背。在陡坡和急降处应下馬和牵着馬走: 下坡用短韁, 上坡用长韁。如上坡为騎者体力所不能胜任, 而馬却有足够的力气, 那么即使是很陡峻的山也可以騎馬攀登, 不过在登山时必须时时让馬休息, 休息时不必下馬, 等馬的呼吸恢复正常后再走。

騎馬上坡时应将身体移前, 放松韁繩, 經過一个大坡之后应下馬, 让馬休息十分鐘左右。

在下急坡, 特别是滑坡和岩坡时, 必須下馬, 因为馬可能滑跌, 蹶躓或栽跟头。

下馬攀登陡坡时, 为省力起見, 可以跟在馬后面, 抓着馬尾行进。倘若在前面牵着馬走, 那么应当注意, 遇到非常陡的山坡时, 馬往往突然冲动, 因此可能推翻和踏死牵馬的人。

在岩堆上应当让馬有选择的可能; 倘若沒有小径, 那么最好牵馬順着岩堆走, 馬喜欢低着头寻找它应当踏足的地方, 因此在困难地区不可提着馬头向上, 牵着它急走。

在森林中, 当沒有道路或沿着恶劣的小径行进时, 应始終不断注意着馬, 因为馬在抄最近便的小路时, 可能誤入被风吹倒的一片树木中或陷入沼泽。有些馬在林中忘記身上还騎着人, 竭力从稠密的树木中間挤过去。倒在地上的横木在跨不过时, 可让馬跳过去, 但必須有充裕的跳跃地点, 并且沒有尖突的枝节时才可这样做。应当保护脸部和胸部不受枝叶的打击, 并預先估計傾斜的树枝下是否可以通過; 在馬已經把騎者馱到树边时, 再要停住它是很困难的。

在林中小径上遇到黄蜂的袭击特别危险，因为这时馬会向一边飞跑，撞在树上，碰伤騎者的腿；碰到这种情况时应当迅速跳下馬，同时用韁繩将它拉住。

在沼泽中应当一面让馬有可能选择最短的步子，一面使它向预定的方向前进。但有些馬不会在沼泽上走，必須一步步指揮它們。当馬在沼泽上傾倒或陷入淤泥时，騎者应立刻跳下，以免压着腿部；在沼泽中应特別注意遵守乘騎的基本規則：只用靴尖的頂端稍微踏一点鐘。

在森林沼泽中馬为了寻找硬地往往会踏上树根，撞到树干上；应当保护腿部避免撞伤。

通过沼泽的路綫的选择取决于沼泽的类型，在永久冻土带，取决于夏季融化的深度。在苔蘚森林沼泽中，复盖着地衣的地段比复盖着苔蘚的地段坚固，而最恶劣的是复盖着水蘚的草墩和草垫；树木高大的地段比开闊的或树木枯萎的地段坚固。

在永冻区，杂草复盖的地段往往比苔蘚复盖的地段容易通行。

在小河附近的草甸沼泽中，沿着下层河流阶地或河床本身行走最为安全；在岸边沼泽有水流入河流的地方，必須沿着河床繞过河边的低地；如河床不能通行，最好从远离河岸的沼泽上繞过这一股水流。

在大多数情况下，沿着未經踐踏过的地方通过沼泽比沿着踐踏出的小径較為安全，因为后者上层已被破坏。倘若沼泽是否可以通行尚可怀疑，必須牵着馬过去或甚至先徒步探明通路。

在永冻区选择路綫时（若无小径）应記住：南坡比北坡和谷底沼泽化的程度較浅。最好的路綫是：沿河流阶地边缘，沿阶地的南坡，沿冰碛的頂部，沿分水岭或支脉的狭窄山脊（其上沒有岩堆、巉岩和石海）。

通过沙漠和干燥草原时需要特別注意飲水和飼料。应按照定額給牲口喂质量好的水。在某些情况下必須自己携带飲水和飼料。騎者喝的水可保存在瓶中，瓶子外面包一层毛毡，并时时将它蘸湿。

为了減輕馬的負担，应选择較輕的馬鞍；脚鐙可用毡或呢包裹，

以防燙脚。为了預防馬生日射病,应当給它戴上稻草或布制的帽罩。夏季在最热的中午時間应当休息数小时,主要工作应在早晨和傍晚进行。

必須保护馬的眼睛避免尘砂吹入和預防馬蹄过于干燥。为了防止馬蹄干裂,在宿营时应尽可能让馬立在潮湿的地面上,并用水蘸湿蹄底。

如果河底坚硬,在下列条件下可以渡河:

	水 深 (米)	流速 (米/秒)
騎 馬	至1.25	至 2
汽 車	至0.3—1.0	至 1
大車隊	至0.7	至 1

但是在河流为淤泥底时,在河中有大石头或水流迅急时,每次渡河都应根据具体的条件选择渡口。涉渡之前应紧一紧肚带,給馬飲水,以免它在涉渡时停留不前。如浅滩的排列并不迫使騎者采取另外的方向,那就应当逆水斜行。在石滩上渡河时应当放松韁繩,让馬择路。由于馬可能顛蹶和跌倒,或在深水时漂浮起来,应当随时准备着在必要时从馬上跳下,因此脚应完全从鐙中抽出,用小腿支持,或者只略微用一点靴尖踏在鐙上。

在急流中不应注視水面,而应望着对岸或馬头;喜欢头晕的人每次涉渡时均須留意这一点。一队人馬集体渡过急流时,比較高大和有力的馬应站在上流,不讓水冲击在弱小的馬身上。

在游泳渡河中,当馬浮起时,騎者应安靜地跳入上流一側,一手助馬游泳,一手于距馬首两掌处执馬鬃;但不应对馬有妨碍,而且要注意不讓馬噙水和不讓水灌入馬耳。

倘若有的馬怕游泳,有后足立起等情况,应讓它最后渡河。

在乘大木筏渡河时,应使馬的臀部对着水,头部应在筏中間(关于馱运队渡河参看下面§17)。

15. 馱 鞍

几乎所有的乘鞍,如果取掉多余的部分——皮盖或坐枕、鞍囊、

鐙与鐙革等——均可用作为馱鞍。但亦有数种乘鞍不适于用来馱載，在使用时可能损伤馬背。馱子的质量分布和重心位置均与騎在馬上的人不同，在馬行进时，馱子会左右搖晃，应当利用馱鞍和装馱系統在一定程度上減輕这种晃動。关于这个問題可參看 M. E. 格魯姆-格爾熱邁洛的專文，該文从力学观点探討了这个問題，并且描述了各种馱鞍的形式。

馱鞍的型式很多。軟鞍主要适用于驢子和駱駝，很少用在馬上。軟鞍的主要部分通常由一个双折的弹性靠枕組成，但亦有用軟垫和鈎子組成的比較簡單的鞍子。由鞍垫和木架构成的各种半硬馱鞍多用在駱駝和鹿上，很少用在馬上。硬鞍采用的最多，用途最广，可装在馬、騾、驢、牛和鹿上。其中还可分为下列几种副型：1) 鞍架上具有鞍骨，类似乘鞍。2) 鞍架上沒有鞍骨，拱木内外釘上小板，遮盖一部分或全部拱木表面，支持在牲口背上。这种馱鞍专供驢子和騾子之用。3) 鞍架下端扩大，支持在牲口背上。这种馱鞍多用来装载重量輕、体积大的物品。

硬鞍最为流行。形式甚多：有的帶鉄拱或木拱；有的帶木頂盖或鞍扇革帶——張在拱木之間的革帶；有的馱鞍除了拱木外还有金属鞍骨；大多数鞍骨是木制的。具有鞍扇革帶的馱鞍在长途旅行中需要經常检查：革帶逐漸松弛，馱子可能压在脊骨上；在这种情况下应重新勒紧革帶。也有一种根本沒有頂盖的馱鞍，使用时应当注意不要让馱子和馱繩压在脊骨上。雅庫特人以及苏联其它若干民族的馱鞍除两个拱木之外还有一个木叉位于中間，木叉系两条釘在鞍骨上



图 83 具有木叉的馱鞍

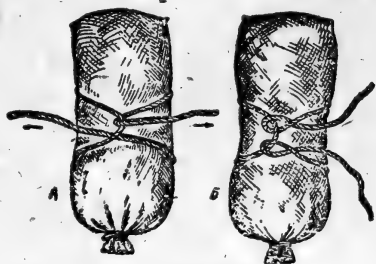


图 84 柔軟側馱的捆紮

A——捆紮的第二步；B——第三步

的木条，交叉在脊骨上(图83)。另有一种馱鞍，拱木上端形成两个这样的木叉。馱子边缘的铁环或绳圈即挂在木叉顶端。若馱鞍具有铁拱，则箱囊可以用铁环挂在铁钩上。

对馱鞍的基本要求是坚固，拱和顶盖在货载的压力下以及在马运动时不应接触脊骨，鞍骨应适合马背的形状，平直和过长的鞍骨会损伤马背。应当比照马的背腰选择最贴身的鞍架；选好以后，这幅鞍子在工作期间即始终固定给这匹马使用。

鞍骨应具备特制的毡垫，或者把鞍褥做厚一些。在馱鞍下面至少需要垫两层结实的鞍褥。鞍褥应具有皮面或帆布面，以免鞍褥被鞍子和绳子磨损，被雨淋湿，或穿过丛林时受到损坏。倘若鞍褥的毛毡拚得不好，应当从上面或两侧用口袋布加以包镶。包镶布的下边不应有结头、补丁和接缝。

如鞍褥不够，在单层鞍褥上可以铺一层兽皮、皮袄或旧被褥等。保护马背是保证馱运队顺利行进的重要条件之一。

为使鞍褥不致压着脊骨起见，有时可将它做成两半，中间用布带联结。若有两层鞍褥，那么至少把一层这样制作也好。如果马的脊骨和着甲上已经有伤口存在，可以把两层鞍褥都切成两半，甚至还可以把它们直接钉在鞍骨上。马的侧背有创伤时，可将下层鞍褥的适当地方切开。

雅库特人把干草垫外面包一层麻袋布，用粗线缝合，作为鞍褥。这种鞍褥经过一月即被磨破，淋湿之后需要很长时间使它干燥；修补它们时需要优良的干草。不过由于它很厚(新的厚达10厘米)，因此适宜装载重物，特别是箱子。

馱鞍上必须安装鞅和鞵，但乘鞍用的轻型鞅和鞵在这里不适用；在这里作为鞅和鞵的是攀绕马的胸部和臀部的宽皮带或结实的宽布带。每一根革带的末端均系结在褥面的角上，侧面用固接在鞍骨尾端的两根皮带加以支承；鞵革可以接到后鞍桥上。在装备完善的馱鞍上，除了这种鞵革外，在后鞍桥上还系结着一条真正的后鞵，它是一个攀绕尾部的绳圈，但由于有些马很怕这种绳圈，因此在野外马队中宁可不要它。在行山路时必须套上鞅和鞵，否则上下坡时馱子

会滑向馬的腰部或頸部。

馱鞍上必須具备两条或三条肚帶，因为一条肚帶，即使很寬，也不足以保証鞍子的稳定。肚帶宜从兩側扣到鞍上；比起一端固接在鞍骨上的肚帶，这种肚帶在換長后較易縮短，亦較易取下使之干燥和清潔。在馱鞍上很少使用肚帶之間的联接皮帶，因为在使用鞍褥帶或馱繩系紧馱子时，这种皮帶会压住馬的身体，将皮擦伤。最好在肚帶和寬皮帶下面垫一薄层毡或細毛毡，以保护馬的皮肤免受摩擦。

肚帶和帶扣通常联接到鞍骨上；另有一种比較少見但却更加妥善的方法是把肚帶接到与鞍桥联結的特制革帶上。

在軍用馱鞍上利用鞍褥帶包扎馱子，鞍褥帶是一条又寬又長的布帶，用帶扣或两个鉄环和油皮帶系結。在普通的馱鞍上往往用特制的馱繩代替鞍褥帶。

除上述部件外，全套馱鞍还包括乘鞍所有的附属用品（參看 §12），此外还有一块遮盖馱子用的防水布。

16. 馱 子

馱子的最大重量决定于馬的大小和道路的性質。在平原上，当一天走 20 公里时，重 450—490 公斤的中等馬可載 100 公斤的貨物，575 公斤的馬可載 120 公斤；在山区、沼泽和长途旅行中，貨物可分別減少到 75 和 100 公斤。在超过 3000 米的高山地帶，貨載还应減少 10—15%。所有这些数字均以慢步行进为准，因为走快步时容易擦伤馬背，故不应列入正常工作的計劃。

由于在載貨的重量中包括了馬鞍的重量，因此，中等馬在山区和沼泽可以运输 65 公斤左右的貨物，在平原上可运 90 公斤；馬鞍重时，載貨数字应相应地減少。

馬的馱子在长度上不超过 1 米；必要时可装载更长一些的輕物件，例如长达 1.5 米的木桿和帳篷构件，但必須采用特殊的装馱方法。馱子的寬度連馬在內原則上不应超过 1.2 米，但在需要装载重量輕、体积大的貨物时，可以超过这个标准。馱子的高度不应高于着甲 0.35 米。在森林中和山区小径上行进时馱子的寬度应尽可能小

些。在这种条件下使用下角突出的驮运箱特别不方便。箱子还有其它缺点：接触馬背的面积小，搖晃得厉害，容易擦伤馬的背部和侧面。

一付驮子由两个侧驮和位于其上以及馬鞍上的背驮組成。侧驮的重量必須平衡，其大小应尽可能一致：体积不同的侧驮摆动不規律，而且与重量不等时一样，容易歪斜。为了稳定和減輕搖摆起見，重的东西应放在驮子的下部，背驮不应过重(不超过 8—10 公斤)或过高。

在野外科学考察中，应按当地的习惯，先分別捆扎每一个侧驮，繼而将两个侧驮捆成一对，然后用特別的驮繩捆扎整个驮子。在少数情况下按照軍隊的方法装驮，把侧驮挂在鞍架的鉄鈎上。

侧驮的捆扎利用繩子或油皮带；捆扎重的物件(箱、包、粮食袋)与捆扎輕而大的物品(帐篷、寢具等)在方法上不一样。首先打两个十字，以免繩子松动；用繩子一端从后面繞一个联接驮子的繩圈，或者另用一根繩子繞过侧驮作一个繩圈。

在装驮时，把侧驮举到馬上，将两个繩圈一个接一个放到鞍上，在活动繩圈的孔中插一根小棍，在驮子的压力下小棍被繩圈纏牢。在雅庫特人的驮鞍上，这两个繩圈套在木叉的頂端(左侧驮的繩圈套在向右突出的叉端)。亦可在侧驮上安鉄环和鉄鈎或皮带和带扣以代替繩圈。具有坚固皮带和鉄环的箱囊可不必捆扎，而将繩圈联結到后面的鉄环上。如果箱子上的鉄环安得不牢，而布鞍带亦不坚固，则应当用繩子捆扎箱子。無論在驮运包或驮运箱上，打繩圈的繩子不仅应当联接到上面两个环上，而且应当穿过所有四个鉄环，因为当馬跳跃和尅蹶子时鉄环可能脱落或松开。

在捆扎輕而大的驮子时，先把長約 3.5—4 米的繩子折成两半，放在地上，彼此平行，間隔为 20—25 厘米。把包裹的中間部分放在繩上，将繩圈拿到包裹上，繩子两端穿过繩圈，同时用脚抵住包裹，从两边用力尽量抽紧繩子。然后把繩子的两端穿过纏繞包裹的繩圈(自外向內——參看图 84)，尽量拉紧；下面这种捆扎方法很好：把两个捆好的包裹并列，把四个繩头用“蝴蝶結”系在一起，到了晚上，只要拉一拉繩子就可分开包裹。結的位置和繩子的长度根据馬鞍調

节,通常側馱之間的距离不超过 20 厘米。

上述方法适宜用来捆扎柔軟和长形的包裹,捆好后繩子不致于滑脫。

装馱由两人进行;若馬倔強,最好有第三个人站在馬脸旁牵住韁繩。把馬牵到两个分开的側馱中間,两个装馱的人把側馱举起,放到馬的側面(放的位置应当比扎妥后的位置高一些),如上述那样系結繩圈,然后放松側馱,搖动它們,并向下压,使达到正常的位置,側馱应稍許傾斜地攔在馬側;其頂部比鞍骨略高一些;其位置可借繩子的长短加以調節;絕不可垂直地(平行地)悬挂側馱。如果側馱事先已經扎成一对,則同时把它們举起,把其中一个跨在鞍上。

側馱安妥以后,繩圈放在鞍架上,上面橫着馬鞍放一个背馱或順着馬鞍,在側馱之上,放两个重量相等的背馱,然后用繩子、皮帶或繫繩把馱子連同背馱和馬一起捆扎起来。

下面这种簡單的方法可以結实地捆扎貨物:取一根长 10—12 米的繩子,从馬腹下穿过,两端搭在馱子上面,彼此交錯,然后每一个装馱者手执对面的一端,一只脚踏在側馱上,用力把繩子拉紧。这种結扎法往往引起馬的強烈抗拒,它这时会乱咬或尥蹶子。拉紧以后,把繩子一端繞过側馱前部(另一装馱者此时把繩头繞过他那边的側馱的后部),再从側馱下纏繞基繩,再繞过側馱的后部,然后系結在鞍子中間的基繩上;对面的装馱者也这样办。在馬腹下的繩子上应包縫細毛毡或其它軟布料,或者在这里接縫一段布帶。应当記住,装馱者必須各人掌握自己的繩头(图 85)。

另有一种为布里雅特人所采用的比較簡單的装馱法如下:取一根长 5—6 米的繩子,一端安上繩圈或鉄环。将这一端从右边穿过馬腹下面,向左伸出半米;另一端从右边跨过馱子,在左边穿过鉄环,抽紧繩子,用一簡單的“蝴蝶結”結牢。这种方法可由一个人进行,但側馱捆扎得較松。

此外,雅庫特人采用一种更加簡單的方法:用繩圈把側馱吊在鞍子的木叉上;倘若是一个人装馱,可把吊好的側馱用木棍支撐在馬的一側,走到另一边,挂另一个側馱。然后取一根不长于 1.5 米的短繩,

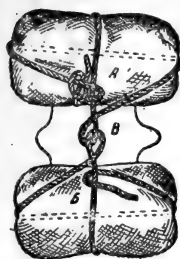


图 85 馱子的捆紮，俯視圖
虛綫表示側馱下面的繩子位置；
右馱(B)繩頭未系結，左馱上打
一蝴蝶結；B——鞍。



图 86 鐵環与皮帶的联
結。



图 87 桶在裝馱时的
捆紮法(絡結)

系結在一个側馱的側面，穿过馬腹的下面，再系在另一側馱上。如有背馱，可用另一根短繩，搭在馱子上面，两端系結在捆扎側馱的繩子上。用这种方法捆扎的馱子不牢固，会左右摆动，背馱容易滾落，优点是操作简单，当一組馱馬数目較多时(雅庫特人通常以五馬为一組)，适宜采用。

在沼澤中用这种方法尤其方便：只要松开馱繩的一端和从木叉上脫下繩圈即可取下馱子。而在用其它方法捆扎下，为解开馱子和从跌倒的馬身上将它取下有时需要費很多時間和两三个人的力量；甚至还要切断馱繩。

在用馱子装运輕而易碎的科学仪器(例如无綫电收音机、測时仪、实验仪器、小型測量仪器等)时，应将它們作为背馱放在具有坚硬側馱(箱、囊)的馱子上面。应将仪器装在柔軟的細毛毡套、絮棉套或毛呢套中，外面再套上行李袋或帆布袋。单用繩子捆扎这一部分，將繩头系結在鞍桥上；万一馱子松散了，甚至繩圈和皮帶断了，側馱落下了，背馱仍可留在鞍上。較重的測量仪器可作为側馱；最好把它們放在馱运包中，而在馱运包內前后垫上軟物，以防撞击。測时仪宜用厚絮棉套包好放在箱中运输；有些測量人員主张把它們与燕麦、米粒等一起放入馱运箱中运输，我們认为这样做不妥当。

木桶在装运时可用普通方法捆扎——橫放时打两个十字結；豎放时象图 87 那样捆扎。

比馬身長 50—70 厘米的物件，若其重量不超过 30—50 公斤，可作为側馱裝載。在裝這種貨物時最好用具有兩對木叉（在鞍橋上）的馱鞍；应当用馬被復蓋整個馬的軀干。在運輸較長的木桿或重圓木時，只需要將其前端象車轅那樣聯接在鞍上，後端可以讓它在地上拖曳。此外，很重的圓木（例如建造冬屋或木筏用的）可以整個放在地上拖運，用一兩根長繩象纜索那樣聯接到鞍上。

一個側馱所容納不下的笨重貨物在夏季和冬季可以裝在拖板上運輸：把兩根木桿或帶樹冠的細圓木的前端捆在馬頸軛或馬鞍上；後端（或樹冠）在地上拖；上面用橫桿或木板釘一層板面。

在馱運體積龐大的貨物時可採用特制的馱運架，這種馱運架可以分別套在兩側，或釘在一起如一小梯，直接套在鞍上。裝馱運架的馬鞍應具有硬頂蓋或鐵拱。

17. 馱運隊及其行進

馱馬數目決定於貨物的分量；在貨物的總重中，包皮重量有時占到 25%。在估計貨物重量時應當十分準確，尽可能避免低估，因為一個牲口多載 10 公斤就會感到非常沉重。在長途考察中，每 10—15 匹馬應配備一匹備用的馬。

每一工作人員負責管理一定數量的馱馬以及一兩匹乘騎馬。一組馱馬的數目不應超過 5 匹。如馱馬分組前進，則通常在困難條件下一個人領兩匹或三匹馬。但在若干地區（例如在雅庫特），在大馱運隊中每人領 5 匹一組的馬，甚至在最艱巨的條件下（在沼澤、森林和山地）也照管得很好。

在一組中，每一匹馬的韁繩（長約 2—2.5 米）聯接到前面的馱子上；為了不讓韁繩鬆弛下垂，往往將其中部系在前面的馬尾上。

在居民點附近，在通過田野和刈草地時，以及在馬羣附近等情況下，必須將馬編組，牽着行進。人煙稀少地區若有寬廣的馱運道路，亦宜採用這種辦法。可是在崎嶇不平的林間小道上，在難行的沼澤中，以及在一部分山區，牽連在一組的馬彼此妨礙：在沼澤中一匹笨拙的馬跌倒時連累前后的鄰馬，在森林中一匹馬撞在樹上能使全組

停止前进。因此在困难的条件下,如果馬习惯于这种道路,可放它們单独行走。需要牵引的只是一两匹載科学仪器的馬或載有箱子,最易与树木和峭壁碰撞的馬。

牽一匹馬時將其韁繩握在手中;在數馬編成一組時,頭馬的韁繩往往系在領路者的坐鞍上。馱馬套上頭絡或不帶嚼鉄的馬勒,系上韁繩。

在馱馬自由行进時,向导或領路和掌握速度的工人在前面步行或騎行,后面跟着馱馬;倘若馱馬數目很多,那末在每五匹馱馬后面应配备一个趕馬的工人;其余的工人和空手的考察隊員騎馬走在最后。

自由进进的馱馬需要不断地加以監督,因為它們总想吃草,拐向一边或选择最易走的路綫。这样它們往往会落后于領路的頭馬,然后快步追趕上去。帶着馱子快步行进容易擦伤馬背和搞散馱子,因此应当竭力使馬保持均匀的步伐。自由进进的馬身上的韁繩并不取下,而繞在頸上,以备在危險地区使用。

早晨,飲馬以后,整頓馬鞍,拆卸和捆扎帐篷和寢具,把馱子成对摆开。在装鞍時負責馱运的人应注意是否有弄錯馬鞍的情况和鞍子是否装的正确;对于背上有創伤的馬的装鞍尤其要注意。装馱時先装馱子輕的馬,后装馱子重的馬。在馱运队出发時应当把所有的馬都放到前面去,——点数,不要留一匹馬在灌丛中;同时检查馱子有无歪斜。走出一两公里后,应停下馬队,摆正馱子和勒紧肚帶。在以后的行进中,每隔一、二小时停下来检查一次馱子;倘若有的馱子松散了,或者有馬陷入沼泽,跌在岩堆上,等等,可留下两个人照顧一匹馬,其余的人繼續前进。

早晨出发之前馬喝的很少,因此在遇到前面有河流、湖泊或井时应註馬喝足。在所有的馬都喝够了以前不应把馱运队往前赶。

虽然早晨最宜喂馬,不过还是应当尽早把馬集合起来,准备早点出发。在全部馬到齐之前不应去拆卸帐篷,因为即使有一匹馬逃跑了也可能大大耽擱馱运队的出发時間。早晨馱运队集合所需時間約为2—4小时。

早晨空气新鮮,昆虫对牲口的騷扰較少,是馱馬行进的最好时

間。中午炎熱時牛虻的騷擾最使牲口煩躁。由於這個原故，或在沙漠中由於酷熱，有時在中午需要休息幾個小時。但在所有其它條件下均應使馱運隊不斷行進，因為在白天裝卸馱子至少要耗費一個多小時，徒然把人畜搞得筋疲力盡。一般應盡量避免馱馬背負着馱子作多餘時間的停留。只有在馱運隊規模甚小，總共不過一兩匹馱馬時，才宜採取日間的休息。

在考察者與馱運隊一起行進時，在從事科學觀測的時間就得把馱運隊停下來等着，這樣的工作方法對馱馬而言是絕對不利和容易被搞得疲乏不堪的。考察者必須學會追隨馱運隊踪跡前進的技巧，否則可自帶嚮導，而把馱隊託付給另一嚮導。

到達宿營地以後先馱馬帶着鞍子休息一個時候，但在熱天可取下鞍子。如果不在下雨，每天應將鞍褥朝上放以便使它乾燥。馬鞍上的皮件宜放在陰影中晾乾。傍晚時必須消除路上所發現的馬具和馬鞍上的一切毛病。夜間把馬鞍一個個迭置在貨物上或橫臥的樹木、大塊的石頭等上面，蓋上防水布。隨着貨物的減輕，應重新分配荷載，以保持側馱的平衡。倘若剩下的貨物不多，最好輪流馱馬不裝馱子。

每隔五、六天為馱馬安排一天的休息。除非受到科學考察方面某種要求的限制，整天休息應選擇在飼料和飲水佳美的地點。

馱運隊的平均速率在良好的道路上為每小時4—4.5公里；通常每天趕路20—30公里，但亦可增加到35—50公里；這樣長距離的馱行容易導致馬背受傷，需要較多的休息日。

在惡劣的道路上行進速率各有不同，在沼澤和高山地區降低到每小時1—2公里。在大密林中，特別是在山區的大密林中，由於沒有小徑，必須不斷開辟道路，有時在12小時的緊張工作過程中僅能推進5—6公里。

在大密林和多林的山區，荒廢和人跡罕至的小徑幾乎總是被風吹倒的樹木所堵塞，為了清除不能通行的地點，應準備着斧頭和鋸子；大多數情況下堵塞處可以繞行。低的平臥樹干馬可以跨越，但不应馱馬跳過高於50—60厘米的障礙，因為這種跳躍容易傷背。在通過林間道路時應注意：在樹木間穿行，鑽過下垂的枝干和稠密的小

樹叢時容易碰壞馱子。

要通過深坑與石頭遍佈的沼澤森林非常困難，例如，南西伯利亞山地林緣附近的雪松林地區就是這樣。在這種森林中馬跌入帶有尖銳樹枝的坑穴最為危險，易造成重傷。

在通過深沼澤之前首先應查明馱馬是否可以通行。在不能通行的沼澤上可建築束柴路或自己背負馱子，讓馬空身走過。在可通行的沼澤上按通常次序由領路人帶領前行；倘若只能沿着一條狹窄的小徑通行，最好牽着馬勒把馬一個個領過去。如果走在前面的馬摔倒了，應當停住所有走在後面的馬，直到查明是否有必要尋覓繞行的道路再走。

最初可試圖把摔倒的馬連同貨物一同扶起；倘若馬立不起來，應當取下馱子，把它放到附近的堅實地面上；有時還須把鞍子從馬身上取下。通常在取掉馱子之後，抓住馬勒和尾巴即可將馬拉起來。在少數情況下，當馬深深地陷入沼澤時，需要把繩子繞在馬身上拖馬起來；倘若人的力量不足以將馬拖出，而附近有堅實地面，可添加馬的力量來拖。在森林中，可以利用槓桿——把粗的樹桿仔細塞到馬體下面——將馬從沼澤或坑穴中抬起來。

在通過山地時，在攀登陡坡中如馱馬欲休息，應讓它休息到恢復正常呼吸再走；休息時使馬橫着道路站立。走上一大段陡坡以後應讓馬在平坦的場地上休息 5—10 分鐘，同時整理一下馱子。上坡之前應勒緊鬆了的前肚帶和韁革；下坡之前勒緊後肚帶和韁革。但肚帶勒緊後不應妨礙馬的呼吸。

攀登陡坡時馱馬不應彼此銜接：馬與馬間應留下足夠急動和急停的間隔。在危險地段扯着韁繩把牲口一個個牽過去；同時不應妨礙牲口安靜地察看道路和選擇下腳的地点；不可把自己的身體擋在馬與懸岩絕壁之間。

應選擇平坦的地点整理馱子；倘若沒有平坦場地，在緩坡上應使馬頭朝向下坡一方，以免馱子滑向腰部，在陡坡上則宜使馬頭朝向上坡一方，以防馱着貨物的馬栽跟頭。

馱馬在險峻的山坡上無論上下坡均易摔倒，在這種情況下應預

先对馬采取保护措施。

下坡时将繩索一端系在后鞍桥的兩側，上坡时系在前鞍桥兩側。在两种情况下保險者均立于牲口的上方，逐漸放松或收緊繩索。

在通过危险的悬岩絕壁时用繩子作成柵栏，而保險的繩索則利用彈簧鈎联接到馬鞍的肚带上，或与纏繞在牲口前脚上的特別繩圈联接。当牲口摔倒时，保險者用繩子拉住它，而領路者則扯住韁繩。

如果用韁繩牽着但未另加保护的馬跌倒在陡坡上，領路者应扯住韁繩帮它起立。倘若馬不能够起立，同时有下滑的危险时，領路者应当用自己的身体把馬头抵住在斜坡上，等候其它的人前来援救。

在以上所述各种情况下，倘若遇到馱馬不能通过的地段，可将貨物卸下，用繩子降下或提升上去，并将不带馱子的馬用保險方法牽引过去。

在通过岩堆和石海(碎石堆、殘积层)时，应十分謹慎地行进；如果极危险的地段有可能加以清除，那末与其让馬去冒险，宁可化費一些时间去改善道路。

如馬脚楔入石头之間而不能拔出，絕不可打它和用力拉馬勒；如馬已跌倒，应坐在它身上，抓住馬头，用軟物包裹馬足，以防止它折断，同时迅速分开石头。应当拦住其余的馬，俟路修好后再引它們繼續前进。

在上陡坡和岩堆时应走之字形，同时注意不要让落下的石块打伤下面的馬。

被沼泽或稠密的苔蘚所复盖的碎石堆是石海的变种。通过这种障碍时必须更加小心，因为馬不能支持在滑的石面上。通常岩堆和碎石堆在下雨时变得很滑，对馬有危险。

在通过冰川之前应給馬釘上带鉄躋的馬掌；在滑的地方用冰鎬或斧头挖刻寬 30—50 厘米的台阶；可以在路上鋪毛毡。如果山坡上的积雪非常疏松，应当为馬踏出一条道路。

以上在 §14 中只讲了騎馬者渡河的基本規則。馱运队涉渡之前，也应让馬飲水，然后才赶它們过河。如果渡口是直綫的，可以让馬自由地跟随在領路者的后面，人只須在旁加以保护，以免它們跑散，同

时从后面驅赶它們。在渡口非常傾斜或比較复杂,形如弯弓时(决定于浅滩的形状),应将馬拴成小組牵引过去。如果人是步行的,在渡口难行时不应坐在馱馬的貨物上面,应当費些時間解开馱子,一部分一部分地慢慢渡过河去。

帶領一匹或数匹馬过河的領路者应走在靠上流一边,但不要走在太过前面,亦不要踩着牲口,应当让牲口有時間选择下脚的地点。

在渡山間急流时可把牲口沿着纜索牵过去。先用一匹高大和可靠的馬运送纜索,同时分別用繩子保护騎者和馬;繩子在后面纏扎馬的前腿和人的胸部。結打在一側,向着水流。兩組保險者在上流方向的岸上拉住這兩根繩子,馬的保險者在岸上的站立位置应比騎者的保險者稍低。纜索运过河后,把它固定在兩岸,拉紧。纜索上有彈簧鈎或鐵环,在馬渡河时,可把纏繞在它身上的肚帶或繩圈联接到彈簧鈎或鐵环上。另用一根輔助繩系在头絡上,从对岸把馬拉过河去。

倘若水流太急或河底太深,甚至不能用这种方法进行渡河。在水流平緩的河流中,若試渡时發現馱子可能被水浸沒一半以上,应放棄涉渡,以免打湿貨物。让馬游过河去。去掉馬的籠头,赶它入水;倘若可能的話,騎者应脫掉衣服,在兩側和后面跟随馬羣。通常在經過几次失敗的嘗試之后,会有某一匹最勇敢的馬开始游向对岸。貨物用木筏运送,見本章§2和第八章,§16所述。

有时必須馴服不习惯于負載馱子的馬;在装馱时应当用特別的曳索系在籠头兩側,將馬拉住。放上分量重、体积小和不怕碰撞和摔下的馱子(面粉、馬蹄鐵等)。如果馬力大而桀驁不馴,可先使它长途奔走,俟它疲乏后再行馴服。

在开始工作时,有些新馬往往胆怯、易怒和非常倔強,应当把它們連成小組,不让它們单独行动。一匹馬受惊后可能引起全体馬的騷动,馱子可能撞碎,馬鞍可能搞坏。因此起初应当避免一切可能使馬受惊的东西:不要装鞅,因为在馬具断裂时它們会落到尾巴下面;鏗鏘作响的东西(鍋、炉等)用袋子包好;不可急忙跑向馱运队或从后面叫着跑过去;不要在馬背后附近射击;捆紧肚帶和馱繩,并且随时注意馱子,因为万一馱子滾到馬肚子下面,会使它狂暴地灼蹶子,引

起整个驮队的惊惶逃奔。在通过陡坡和其它危险地点时也同样应当遵守这些规定。

18. 鞍具的修理和保管

在森林、沼泽和山地等比较难行的地区，驮鞍（特别是肚带和鞅革）容易磨损，需要不断照料它们。在长途考察中，驮具的修理多半在休息日进行，紧急修理每天当时完成。可分配专人做修理工作，亦可由每个工人负责修理自己一组的马鞍和马具。

应携带下列物品以备修理鞍具之用：皮带、油皮和鞅皮、备用的肚带或专为肚带用的宽布带（若肚带是布的，则按每匹驮马准备一条备用的肚带计算）、鞅用布带、备用的带扣和铁环、小钉、锥子、制蜡线用的粗线和蜡、修理和缝合鞍褥用的粗线、驮囊和口袋、缝口袋用的帆布。

马鞍、马具、特别是鞍褥和肚带应经常清除污垢，使之干燥。马具中的皮革部件一年宜涂几次油；牛油、马油、猪油、鲸油、海象油、海豹油、鳕油及其它鱼油、焦油等均可用。涂剂中不应含有盐和其它杂质。涂油之前应将马具刷干净，如马具非常干燥，可用湿布拭擦。涂油用软刷；皮带应涂两面。涂过油的马具分开挂在阴影中，如有杂质掺入，可用呢绒小片或布片拭掉。发红的部分在涂油前应染黑。新马具首先染黑，然后涂两遍油。嚼铁和镫可烧热浸入木油中染黑。

备用的马蹄铁在长期保管中为了防止生锈起见应涂以油或脂肪。为了预防马具中的布带部件受潮，可用沾油的布拭擦或涂以桦焦油。

在把马具和马鞍保藏在仓库中时，应将皮革部件一一挂开，不让它们互相接触或与墙壁接触；鞍褥则尽可能密实地堆在板架上。老鼠有时会咬破鞍褥并在其中做巢；因此在有老鼠的地方应把鞍褥捆在一起，最好悬挂起来；夏季为了预防虫蠹应将鞍褥包扎在密闭的行李袋中，里面撒些樟脑或菸叶。

曾经和患有鼻疽或其它传染病的牲口接触过的马具应当用昇汞溶液消毒，把马具放在该溶液中浸一两小时。

其 它 馱 兽

19. 駱 駝

在沙漠地区,虽然正日益广泛地采用汽车运输,可是直到现在骆驼在运输上仍保持着非常重要的意义。特别是在疏松的沙漠上,甚至专门设计的汽车行驶起来也有很大困难,骆驼的作用更加显著。

在中亚细亚南部以饲养单峰骆驼为主;在哈萨克斯坦和中亚细亚北部则以双峰骆驼为主。两种骆驼的杂交品种分布相当广。第一代杂种(土库曼语称为“伊涅尔”,哈萨克语称为“纳尔”)就其工作能力而言有极高的价值。

在考察队的运输工作中通常利用公骆驼,因为母骆驼比较体弱和胆怯。在双峰骆驼中宜选用阉骆驼(哈萨克语称为“阿尔坦”),它们比一般公骆驼要安静得多。单峰骆驼几乎从不加以阉割。

骆驼从两、三岁起即开始练习驮载,但需至六岁才有充分的驮载能力。骆驼的最好工作年龄是在6—12岁之间。如果照料得好,其工作能力可以保持到20—25岁。

中等骆驼可以胜任的驮重为200公斤;优良的骆驼(单峰或双峰的)可驮250—300公斤。最强壮的骆驼(多半是“伊涅尔”)可增至500公斤。在长途旅行中,特别是在气候炎热时,应减少驮重的大约1/3。

鞍具包括鞍子、木架、毛绳肚带和毡鞍褥。宜用结实而柔软的,厚12—15毫米的细毛毡制作鞍褥。双峰骆驼的鞍子上一般不做木架,而代之以两条纵长的木棍。系在鞍上的肚带通常兼作鞅带用。在起伏很大的地区还应加上攀胸(鞅),以免上坡时鞍子向前滑动。

除上述物件外,驮运的骆驼上还须有头络、缰绳和足绊;足绊必须用毛绳制的。

驮子上通常扎两条驮绳;每一条的标准长度为9—10米;有时利用一条长20米的绳子。夏季宜用毛绳,因它比麻绳坚固而柔韧;但在潮湿季节毛绳较易腐朽,此时宜用麻绳。

在駱駝上裝載貨物用箱子和布袋。一般給馬用的馱箱在駱駝身上稍許嫌小一些。最好在出發考察之前定制尺寸較大的膠合板馱運箱(高50—60厘米,長70—80厘米,寬45厘米)。在短的側壁上應安手柄,以便裝馱。在沒有特制的“駱駝用”馱箱時,亦可利用一般的馱運箱,但每側宜掛兩箱,彼此迭置。應當竭力避免把馱子安裝得過寬,因為這樣馱子放置不穩,在行長途時尤其容易打傷駝背。

有一種專為駱駝用的馱運袋,系用厚實的毛織品製成,使用起來非常方便。袋子兩側縫有毛繩作為捆扎馱子之用。這種袋子大約可裝100公斤面粉或米粒。袋子上面縫兩排繩扣,可將袋口扣的十分嚴實。好的袋子一般可以用於好幾次考察旅行。

在生有雜草的砂地上馱運隊的行進速率平均為每小時3.5—4公里。在非常難走的砂地上速率減少至每小時2—2.5公里。在密實的地面上速率達每小時4.5—5公里。運載貨物的馱運隊的平均日行程為25—30公里。在騎乘時,設貨物和騎者共重120—130公斤,好的駱駝可以日行60—70公里,在生草的砂地上平均速率為每小時5公里。倘若不載貨物,在5—6日內可行500公里的距離。不過這樣的急行往往使駱駝精疲力盡,事後必須作1.5—2個月的長期休息。

在堅硬的礫石地上長期行進時,駱駝(特別是單峯的)的腳往往受嚴重損傷,甚至在3—5個月的期間完全喪失工作能力。在這種地區行走時應隨時密切注意駱駝的腳掌,儘可能避免急行,並且每走100—120公里之後讓駱駝休息1—2天。

通常在馱運隊中駱駝魚貫而行——一個接一個。在大的馱運隊中將3—5只駱駝串連在一起:韁繩系在前面駱駝的鞍上。領路者牽着每一組最前面的一只駱駝;有時領路者坐在前面的駱駝上。這一組的4—5只駱駝即歸他照管:飲水、放牧、裝鞍,等等。

馱運駱駝的鞍子應每天卸下,仔細刷淨駝背和鞍褥。但不可在馱運隊一停下來之後立即從駱駝上把鞍子卸下,在走長途後更不可以這樣。應當先讓駱駝休息2—3小時。在寒冷的季節不可長時間取下鞍子和鞍褥。最好等到馱運隊臨出發之前才把鞍子和鞍褥取下

一会。

駱駝以吃放牧飼料为主。但在走长途时可給馱載的牲口加喂少量豆渣、大麦或生面团，温暖季节每天喂2—3公斤，寒冷季节每天喂4—5公斤。

大家都知道，駱駝非常耐渴。春季有多汁的放牧飼料时，作工的駱駝两三天飲一次水，如不作工，还要少些。但夏天最好每天让牲口飲水，虽然即使在这个季节两天不喝水也沒多大关系。夏季一般每天可給每只駱駝喝6—8桶水。

有时，考察队必須經常通过大面积的无水地区，因此不可能保証馱畜的正常飲水。对于这种考察旅行应当預先作好周密的准备，只选择非常优良的駱駝。单峯駱駝对水质要求較低，比較更能够在无水地区坚持长途行进。怀孕的单峯駱駝尤其适宜夏季在无水地区的旅行之用，但应減輕其馱載的分量(120—150公斤)。

在土庫曼的卡拉沙漠我曾經有一次利用駱駝通过250公里的无水地区。整个路程分为6天，每天大約走40公里。預計在第六天的傍晚考察队可以抵达沃洲。40公里的日行程又分为两次20公里的行进：从6时到11时和从14时到19时，因为在热天連續走40公里不休息会使駱駝感觉疲乏。第二天在午休以后給每只駱駝喝6—7桶水，这些水是通过輔助运输送到休息地点的。在第三、第四和第五天的午休时，給每只駱駝喝1桶水，第六天給1½桶水。經過10天的休息之后，按照同样的安排完成了回来的路程。所有的駱駝都順利地走完了全程。

倘若有很长的時間不能供应駱駝的飲水，可采取下面这个很有效的补救办法：在每只駱駝的鼻孔中灌注300—400克的素油（棉籽油或向日葵油）。經過这样办以后駱駝还可以一天不喝水。

駱駝（特别是单峯駱駝）对水质的要求很低。可是我們仍然应当尽可能让它們喝含矿物质不十分多的水，因为大量的苦盐会引起駱駝腹瀉，減弱牲口的体力。每升含盐5—7克的水所有駱駝均可飲用；对于双峯駱駝和产自沃洲的单峯駱駝而言，每升水含盐10—12克实际上已达到最高限度；产自沙漠地区的单峯駱駝可以喝每升含

盐 15—17 克的水。据作者观察,有些骆驼在行进中长时间没有饮水后,能喝含盐量多达每升 28 克的水(但饮量不超过一桶),不过这是例外的特殊情况。

在旅途中长期不喝水之后(夏季在两、三天之后),不可让骆驼立即暴饮。起初应给它 1—1.5 桶水,经过 4—5 小时后,才可让它尽量喝。成年的骆驼夏季经过两、三天不喝水行进后能喝 12—15 桶水。这样饮水以后应当给一天休息(\$ 19 的作者为 C. Ю. 格勒尔)。

20. 驢 和 騾

在我国的中亚细亚各共和国,驢子被广泛用在驮载和乘骑上。在野外考察中,由于驢子身材矮小,较少用在乘骑方面;但在通过草原、沙漠、低山和中山时,驢子是很好的驮畜。在中亚细亚和哈萨克斯坦的沙漠中,只限于把驢子用在乘骑上。在高山旅行中不宜用驢子,因为它们不善于走在岩石地上和岩堆上,而且不能通过山区的急流。驢子怕雨、雪、潮湿、水和泥濘的土地;一旦跌在淤泥上即很难使它站立。在石路上驢子应钉上不带铁蹄的蹄铁;在沙地和软地上则无需钉掌。

驢子在饮食方面不象马那样苛求,在有些地区,马需要喂干草或燕麦,而驢子则可利用放牧饲料。驢子的价格比马便宜(购买和租用),而且比马更能吃苦耐劳;驢子可以驮载 50—70 公斤的货物,工作效率较高;有时除骑者外,它还能驮 15—25 公斤的货物。

驢子用的乘鞍近似缩小的马鞍;它亦可用在驮载上,但驮载时往往利用一种比较简单的鞍子:用麦秆、芦苇或细柳条编成长枕,蒙上软草,将它弯成字母“П”的形状,用细绳扎紧,缠以软物(棉花、麻屑、棉褥或长衫碎片等),再用厚毛布或毡子包裹。长枕的前端搭在耆甲上,后端贴在脊背上;用一段系绳将它扎牢,以免松散。长枕下面垫上鞍褥(薄毡),用毛布带与带扣(最简单的肚带)围绕牲口和鞍子。专为驢子用的军用驮鞍近似马用的驮鞍;上面安上驮钩和挂物的铁架。鞍子上有两条革带。

面包干、燕麦、面粉和其它散粒的食品用长形的褡褢装运,将口

袋裝滿一半，搭在鞍上，無需捆扎。馱囊和馱箱可按布里亞特人的方法捆扎。在山区可在鞍上加韉和鞅。馱子應放置於脊背附近。韉往往用木棍制成，用兩根繩子與鞍連接。馱子自3歲起即可供役使，但需至5歲力氣才能長足。

馱馬的行進速率為每小時4—4.5公里，通常一天可走20—25公里。好的馱馬在3—4天內可走250公里。行路後、喂料前的休息必須占40—50分鐘。在道路上可讓馱子魚貫而行，無需拴在一起，一個人可趕10—15只牲口。天下雨時，若無遮蔽處所，應給馱子披上被子。夏季每天應給馱子喝一桶半水；在路上每天喂大麥和燕麥1.5—2公斤，駐停時喂1—1.5公斤。

騾子是公馬和母馬雜交的產物，在高加索和亞洲北部飼養騾子作為優良的乘騎和馱載牲口。騾子力大，能吃苦耐勞，善於走山地；可馱載110—120公斤，比馬多。騾子慢步平均每小時走4公里，稍慢於馬，快步每小時約為9—10公里。騾子對食物不象馬那樣苛求。有時也可遇到公馬和母馬雜交而生的騾子，它們力氣較弱，但亦可用在馱運和乘騎上。

21. 犛牛、牛和羊

在帕米爾高原有時用犛牛馱載貨物。在布里亞特蒙古蘇維埃社會主義自治共和國往往不用犛牛，而用犛牛與母牛的雜種馱載。犛牛的行進速率為每小時2—3公里，馱載能力為45—90公斤，善走山路。在西藏，犛牛的使用最為普遍。

有一種專為犛牛用的，形式簡陋的馱鞍，系由兩根被拱木所連接的鞍骨組成，附有小塊的鞍褥。有時用數層毛毡，固結在一起，上面安木鉤，制成輕便的鞍子。

牛有時用來乘騎，用作馱畜的比較少見。在雅庫特，冬季常把牛駕在雪橇上，夏季間或也將牛套在雪橇上拖運貨物通過沼澤地區。乘騎用的雅庫特牛能夠迈步而行，近似馬的小走步法。在騎牛時可採用當地的馬鞍或不套鞍子，僅墊上鞍褥。在天山，牛被用來搬運圓木。

羊仅在西藏被用作馱畜；有一种长尾羊比較強壯。速率每小时4—4.5公里，馱載能力为8—10公斤。裝馱时利用小的馱鞍、肚帶和木鈎。貨物裝在两个彼此連接的小口袋中，挂在木鈎上；不用鞍褥。一个人可以赶数十只馱物的牲口。

22. 馴 鹿

用鹿拉的輕型雪橇（窄长雪橇）直到不久以前还是北方森林和苔原地区的主要交通工具；在西伯利亚东部它們分布到南达阿穆尔河（黑龙江）的地区。現在它們在很大程度上开始被飞机、履帶汽車、拖拉机和其牠机械运输工具所代替，不过冬季，甚至夏季，考察者往往仍然必須依靠鹿作为运输工具。夏季鹿所能運載的貨物要比冬季少得多，因为这个时期，特别是在天气炎热和蚊蚋滋扰时，鹿在工作中容易疲乏和衰弱。

在苏联西部夏季也有把鹿套在雪橇上的：在苔原和沼澤上用四只鹿拖一輛載一个人的輕型雪橇，用两只鹿拖30—50公斤的貨物。在苏联东部，夏季仅将鹿用在乘騎和馱載上；在东部若干地区，埃文內人以及土瓦人直到現在都不用雪橇，甚至冬季也用鹿馱載貨物。反之，在楚克奇人和科里亚克人那里，冬季的雪橇运输十分普遍，夏季根本不用鹿馱載，而在放牧鹿羣时，过去即由自己背負貨物，現在有时用馬馱。

夏季在温度低、蚊蚋少的地区，例如在高山上，鹿可以工作得很好。可是在比較炎热和蚊蚋滋生的地区，鹿在工作时非常容易精疲力尽，經過一个月就必须更換大多数馱載的牲口，至于乘騎的牲口衰竭得更快。然而鹿在夏季可以通过一些馬所不能通过的地区：沼澤、沼澤森林、无路的山坡、岩堆、石海等。

关于套鹿和有关雪橇方面的知識請參看下文（第七章，§11）；这里只談一談乘騎和馱运。

在乘騎方面应选择重120公斤以上、耆甲处高100厘米以上的大鹿。仅在若干以产小鹿为主的地区，例如在楚科特加，可以在多数情况下选择胜任一个中等重量的人騎乘的小鹿。当騎者身重达70—80

公斤时，騎乘的鹿应預先受一番訓練。在走长途时，最好配备一两只备用的乘鹿(牵在后面)，一天之內換乘两次。在每天連續行走而沒有替換的情况下，乘騎的鹿經過两个星期即喪失繼續工作的能力。

埃文內人、埃文基人和雅庫特人的乘鞍是两个坐枕：长 40 厘米、寬 15 厘米的橢圓小枕，用麂皮做成，填以鹿毛；坐枕从四面包围一个簡陋鞍架的木鞍骨，鞍骨被两条鹿角制的或木制的拱条夹紧。鞍子放在耆甲上，正当前腿之上，用一根皮肚带系紧。騎者从右側跳上鞍子，支持在一根长 1.75—2 米的长棍上，乘坐时屈腿，不用脚鐙。騎在这种鞍子上行走需要經過一番訓練；在路途中往往要靠木棍支持，才不致与很不稳固的鞍子一起滾落。騎者的全部重量都落在鹿的前脚上，这种姿势只对上山有利；在平路上就不利，而在下坡时危险更大，这时必須下鹿。鞍重 1.5—4 公斤，其下不垫鞍褥。

奥列克馬以东地区的埃文內人，以及东薩彥和土瓦地区的土瓦人和塔发拉尔人在騎鹿时利用一种近似馬鞍的小鞍子。

比較合理的新式乘鞍和馱鞍在 C. П. 波波夫的著文中有所描述(1939 和 1941 年，另外亦可參看“养鹿学”，1948 年)。

C. П. 波波夫式的牧人乘鞍具有木制的鞍架，上附鞍骨和白樺鞍桥；鞍桥之間联結一条寬 6—7 厘米的油皮带。鞍架下面連着鐙革和木鐙。鞍骨上包以鹿皮，毛向內，并用鹿毛填塞。鞍架上鋪一张冬季兽皮(原系被褥，代替坐枕)，毛向下。亦可用鑲边的被褥，毛向下放置，作为鞍褥；用一根长 1.5 米、寬 3—4 厘米的油皮带作为肚带，圍繞鞍子和鹿身。后面装有搭襠和捆衣服皮带等。全付鞍子重量不超过 4 公斤。

鞍子上用皮革和兽皮制的部件，为防潮起見全部用 1 份油脂(猪油)和 3 份树脂制成的油膏塗抹两、三遍。

鞍子装在耆甲后面的背上。上鞍方法和埃文內人一样，不利用脚鐙，撑在木棍上輕輕跃起，坐上。

鹿勒系由油皮带、鉄环和小骨組成；勒上的韁繩长达 6—7 米。

雅庫特人、埃文內人和埃文基人的鹿用馱鞍分三种型式：普通式、重型、儿童式(馱人)。头两种型式的差別在于重量、拱木結構和

大小。它們与乘鞍一样,包括下列組成部分:两个填有鹿毛的,长 50 厘米,寬 13 厘米的麋皮枕,中間安装帶有鹿角拱或木拱的木鞍骨。鞍上有一条肚带和两条革带——前后各一条。在重的馱子下面垫上鞍褥——鹿皮。

馱囊連成一双,依靠本身的重量而搭在鞍上,同时用系鞍子的肚带將它們捆牢。馱鞍重 2—2.5 公斤,裝在牲口的耆甲后面。在这种鞍子上可以馱載 18—25 公斤,有时多至 32 公斤;在个别情况下甚至有 50—60 公斤的馱子。

C. П. 波波夫式馱鞍可以負載的馱重为鹿体重的 30—40 %, 即 40—50 公斤。大体上它近似乘鞍,但鞍桥比較簡單,而且沒有褥带。鞍褥不鑲边,上面沒有縫上穿皮带的鉄环,但兩側肚带的下边正对鞍褥下緣处裝有鉄环,以便系紧馱子。搭鏈系由夏季的結实的成年鹿皮或冬季的剪过毛的鹿皮制成;搭鏈中間用皮带联結。鞍子与搭鏈共重 4—5 公斤。

馱子用两根长 1.5 米的繩子捆扎,繩子一端紧結在搭鏈下緣,另一端穿过肚带上的鉄环并圍繞搭鏈捆紧。每一馱子遮盖一块 0.70×1.20 米的防雨布。在馱鹿上无需套勒,仅套上簡單的头絡,將它围在頸項上。

一般用的馱箱和馱囊不适于用在馴鹿运输上;应当特制小型的馱囊:长 40—60 厘米,高 30—40 厘米,寬 20 厘米;馱箱: $35 \times 35 \times 20$ 厘米。

埃文內人和埃文基人用夏季剥制的鹿皮和鹿脚皮,毛向外,制成馱囊,这种馱囊在下雨和降湿雪时不致被打湿。

馱鹿的行进速率为每小时 4—6 公里。在长期工作中,特别是在夏季,为了保护馱鹿的体力,一日行程不宜超过 20—30 公里,每隔 4 天应休息一天。

在計算鹿的需要数量时,每个馱子的重量按平均 30 公斤計;而在非常泥濘的沼泽上只能按 20 公斤計。每 10 只馱鹿应配备 2—3 只备用的鹿;工作一个月之后最好全部更換。載着馱子通过森林时应鋸掉鹿角。馱鹿在行进时以 2—5 只串連为一小组。裝馱不当时容

易打伤鹿背,特别是耆甲;应当注意馱子两侧的平衡和勒紧松了的肚带;鞍褥应有足够的厚度。如果耆甲上发现擦伤的地方,应当换鹿。

夏季鹿吃青草、灌木叶子,甚至树叶;秋季一部分移往地衣牧场,白天喂给青饲料,夜晚食地衣。在工作紧张时必须加喂饲料(见第十一章)。在多蚊蚋的地区,宿营时必须升燃熏蚊火,并在火堆四周围上木柵或篱笆。

放鹿时不加足絆;对于特别倔强或不习惯工作的鹿,可用一根木棒或短圆木,一端用皮带系在鹿颈上,另一端插入两脚之间在地上拖,行走时打在鹿脚上。木棒大小看鹿的机敏程度而定。

在涉水时由于鹿的身材矮小,常浸湿货物,而且不能通过深水的渡口。

猛兽(狼、熊、獾)对鹿羣而言是很危险的,夜晚不可将鹿羣放在远离营地的地方而无人照顾。通常在僱鹿时同时僱用牧人,因此,关于鹿羣的放牧、饮水和保卫等工作均由牧人掌握。

春季和夏季在母鹿产仔以后,可利用它的奶;不过母鹿的奶很少,有时还不够仔鹿的需要,因此通常只挤那些失去仔鹿的母鹿的奶。鹿奶极浓而富含脂肪:它所含的无水物质比牛奶多一倍(32.3%),其中脂肪多三倍(17.1%),蛋白质多两倍(10.9%)。

23. 狗

在北方苔原地区和太平洋沿海地区,狗是冬季的主要挽畜;夏季在雅库特利用狗运输少量货物。

馱子重量不应超过狗体重的25%。在这样重的负载下,狗跑的速率达每5—7分钟1公里。在慢步行进时,狗的馱载重量可增加到相当其体重的30—40%,此时一日行程为15—20公里。狗的平均体重为30—35公斤,平均可以馱载7—9公斤的货物,其中包括馱鞍0.7—1.0公斤(谢列舍夫斯基,1946)。

馱鞍系由厚帆布制成,并包括:宽鞍盖,拴在腹下的宽15—20毫米的肚带,两个平行脊骨的硬枕和胸革。鞍盖两侧做有装小东西的

口袋,体积較大的东西則放在长枕上,用皮带捆牢(图 88)。

鞍盖可用薄帆布縫制,下面縫上一层鹿皮;肚带和胸革下面亦可加縫鹿皮。硬枕用木棍包裹帆布制成。馱鞍比照狗的大小縫制,应当合身(謝列舍夫斯基,1946)。



图 88 带口袋的大用馱鞍。附着在鞍上、平行于脊柱的硬枕在图上看不到。胸革被一根连接到鞍子前部的皮带所维系

馱狗象在纵列套轡巾那样用小皮带成双地系在一起行进(参看第七章, §13)。一个人可牵四只狗;韁繩应有相当长度,以免狗互相妨碍。每隔 1 小时应取下馱子让狗休息 10—15 分钟。在长途馱运中,中午应当休息两小时左右。

夏季狗在苔原上可以自行覓食,問題比較简单。在其它情况下应将狗所需的餡餅和硬面包分量計入馱子重量之內。

关于夏季利用狗拉繃的問題可参看第八章, §12。用特制的狗車可以在各种道路上运输貨物(見“轡犬养殖”,1946)。在雅庫特、堪察加以及其它地区夏季有时将狗套在雪橇上載运貨物通过苔原和草甸。每一轡犬的載重不超过 10—15 公斤;在套上 10—12 只狗以后,一天只能行走 8—10 公里,而且人还得常常給狗帮助。夏季运输时采用具有落叶松滑木的雪橇比較坚固。

大 車 运 輸

24. 車 輛 的 选 择

在大車运输中,根据道路的性质和車輛的型式,每匹马所能运載的貨物比馱运多两倍到八倍。

利用車子运输可以大大縮減早晨集合的时间,因为根本不需要耗費时间去每天捆扎貨物和为大量牲口装馱和装鞍。因此,只要是可以通行大車的地方,即便道路不好,都宁可采用車子运输。遇到調查者需要从大路上拐到一边去考察时,他个人可以騎馬前去,而全部

貨物仍由車子運輸。

在大車運輸中，更便于根據調查的任務來安排工作日程，因為捕捉和套轡一兩匹馬所需的時間比集合一支馱運隊所耗費的時間要少得多。因此，利用車子可走短途，也可以走長途；但为了不使馬過于疲乏，白天宜停下來喂一次料。在熱天的旅行中，車子運輸使人們可以更加迅速和簡便地組織日間的休息。此外，由于牲口數量少，便于自帶飼料，因此，在行進中對牧場的依賴就不那樣密切。

在多數情況下，車輛必須與馬匹一起僱用，因此，在蘇聯各個不同的地區，考察者利用不同型式的車輛：大半是四輪的，少數是雙輪的。其中最流行和用途最廣的一種型式是俄羅斯大車，它多半具有鐵輪軸，少數用木軸。大部分車輛是雙轆桿的，但在蘇聯南部亦廣泛採用單轆桿的雙馬車。

接到車輛時應當檢查：輪軸是否完整，車輪是否有鐵箍和軸衬。軸衬和輪圈不應晃動。輪輞、輪轂、軸衬和輻條應堅固。在木部件上不可有橫裂縫，因為它會使車輪迅速損壞。在輪轂中不可有貫穿的裂縫，這種裂縫可用樹脂或焦油的流動檢查出來。鐵部件的磨蝕程度不可超過其厚度的一半。

轡具應當是良好、堅固和全套完整的；轡具有皮革的和混合的兩種；皮部件必須是用結實的和未燒過的皮革制的，繩子編結的部件必須用結實和未腐朽的繩子編成。應當注意，馬頸轡和鞍褥須有新的和相當厚的毡衬里。轡具應恰好配合挽車的牲口（參看第十一章，§9）。轡具的保管方法與乘具一樣（見§18）。

在大多數地區以馬為轡畜，但在蘇聯南部和雅庫特廣泛使用犍牛和公牛，在布里亞特蒙古蘇維埃社會主義自治共和國也有用犂牛和母牛的雜種的。在中亞細亞往往用駱駝轡大車，其中多半是雙駱駝單轆桿配駕。也有採用混合配駕的：駱駝與犍牛或馬，套在雙轆桿或單轆桿上，馱子套在轡索上。

四輪雙轆桿車的最大載重量為 240—330 公斤，雙馬車為 450 公斤，四馬車為 700 公斤，單馬雙輪雙轆桿小型大車為 150—400 公斤，大型大車可載 800 公斤。強壯的駱駝可以拖載 1300 公斤之多。

在很坏的山路上最好利用两个大輪的大車。在沟渠密布的平原上亦宜用这种大車；在四輪馬車常被陷住的地方，用两个大輪的大車可以順利通行无阻。不宜攜帶重量超过 350—375 公斤的車輛（特别是在山区），因为空車重量过重是一个很大的累贅。

在两輪車上，貨物应当这样布置：主要的压力应落在軸上，落在馬背上的压力不大于 25 公斤，不少于 16 公斤。把彈簧秤装在跨鞍皮帶上可以測定落在馬背上的压力。

在四輪車上，分配在两个軸上的压力应当平衡。在工作过程中貨物重量改变时，应适当地加以調整。無論在車子快跑或慢行时，貨物都要受到剧烈震动，因此每一处的貨物都应象装馱那样仔細地堆置結实。为了使箱子不致于互相摩擦，可在它們中間塞以包裹或特制的衬垫。

大車慢行速率牛輓者为每小时 3 公里，馬輓者为 4—5 公里；貨物捆牢后，馬車可在大路上快跑。

25. 車輛的修理

为了在途中及时修复車輛，应攜帶斧头、繩索和各种长短的釘子，在无林地区还須帶木板和木桿。

1) 如果损坏一根輻条，可用两条同样长的方木将它压紧，方木抵在輪輞上，然后用繩子纏紧。

2) 如輻条松了，可圍繞其底端編两根繩子，將它們扎紧。在松动得最厉害的輻条上面再用一根繩子將它与相邻的比較牢固的輻条联結；用小棍將繩子撐紧（图 89）。在輪轂一端松了的輻条可用小楔或蹄鉄釘塞紧。

3) 如某一根輻条完全折断，可插入一根假輻条，將其上下端象上述那样与相邻輻条联結。

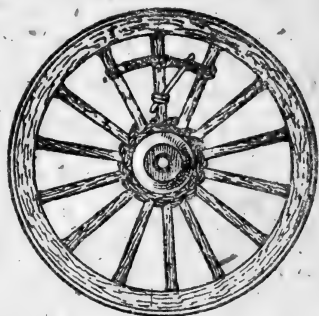


图 89 用繩子与小棍纏紧松动的輻条。在所有輻条的底端（圍繞輪轂）編繞两条繩子。此外，用一根繩子把脫落的一根輻条与邻近的两根联結，用小棍將繩子撐紧

4) 鐵箍局部松动,可在鐵箍与輪輞之間釘入木楔或鐵楔將其塞紧。

5) 如一部分輪輞与輻条脫离了,而輪子的其它部分仍很牢固,应利用繩子把这个輪子扎住,使它在走动时损坏部分总在上边。

6) 倘若一个輪子完全坏了,应代之以一根长 1.5 米以上、粗 6 厘米以上的木桿。木桿中段系在軸承下面,上端系在車的側板上,下端在地上拖着。

7) 如果轆桿开裂或折断了,可釘上两块或四块长木条将它夹住,用繩子将它们尽可能纏紧。

重 要 繩 結

在野外工作中經常需要系結繩子和皮帶。有时需要繩結根本不松开,有时希望繩結系的牢固,但也容易解开。我們將叙述几种在野外生活中使用最广的繩結。其中一部分借用了我的旅伴的經驗,一部分取自书本。在 M. 格魯姆·格尔日迈罗著的“馱运业”一书中列举了許多繩結,在帆船运动的指南中叙述了一些航海用結。系縛釣絲和釣鈎的繩結參看第四章,§10。

26. 帳篷繩結

1) 将支持双斜面帳篷的幕脊的縱拉索拴到外支架的立柱上时,如拉索可在延长器中延长,宜用丁香結(梯索結)(見 §29)。在木桩或树上打这个結的方法見图 90。

2) 将幕脊繩拴到木桩或树上,如它不系在延长器中,而有活繩头,可用各种雨后容易解开的結,例如帶一繩圈的普通活結(“蝴蝶結”)(图 91),但这种結不能永保牢固;打一个比較复杂的拜斯特里茨基結較好(見 §28)。图 92 上指出一种既巧妙而又簡單的結,在其繩圈中扞一小棍:如将小棍抽出,則甚至在雨后繩索潮湿时也容易把結解开。

3) 捆扎“两脚架”——帳篷外支架的两根木杆,上端交叉——将木杆平行地放在地上,在需要的高度上用繩子把两根杆子纏繞数圈,

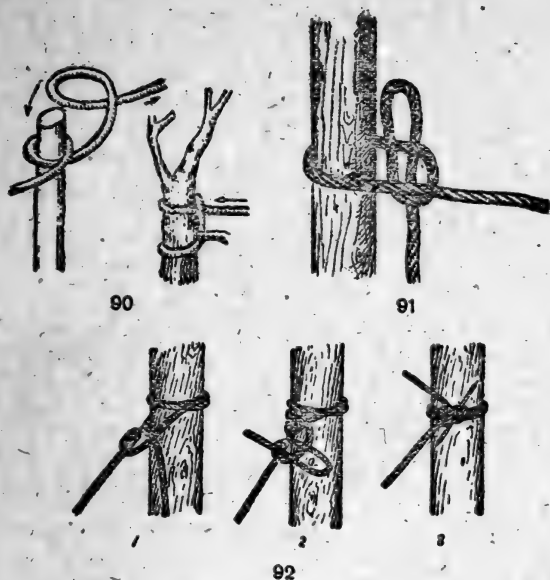


图 90 搭帐篷时在立柱或树木上打丁香结

图 91 普通活结(蝴蝶结)

图 92 在天气潮湿时把幕青绳挂到树木上所打的结(插入小棍);小棍插在圈图 a 中

将绳头穿过木杆之间,然后如图 93 所示在一侧打一绳结。这种绳结也可用在冬季帐篷外支架的三脚架上。当两脚架或三脚架叉开和举起时,这种结勒得很牢。不过在短期搭帐篷时,不用图上所示的那种牢固的结,宜用简单的带一个绳圈的“蝴蝶结”,这样便于解开。

27. 登山绳结

仅列举一些最常用的:

1) 单圈结,亦称称人结或吊板结,在航海中用来升起人和货物(图 94);在驮运中亦可应用。在登山时,用它系结一组中走在前面或后面的人。登山者可以自己将绳子环绕身体打一个结,绳

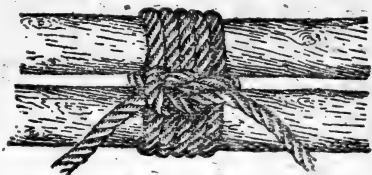


图 93 结扎冬季帐篷用的双脚架和三脚架

圈大小以勒紧时恰好适合胸围为准。为牢固起见,在活绳头上再打一普通的结,以免脱落。这个结打在胸的上部,依靠辅助绳的拉力勒紧。

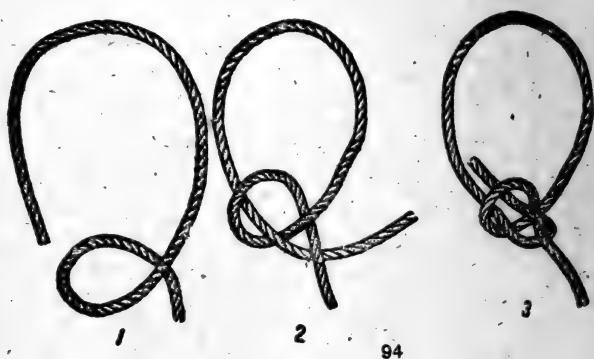


图 94 单圈结(吊板结,称人结)

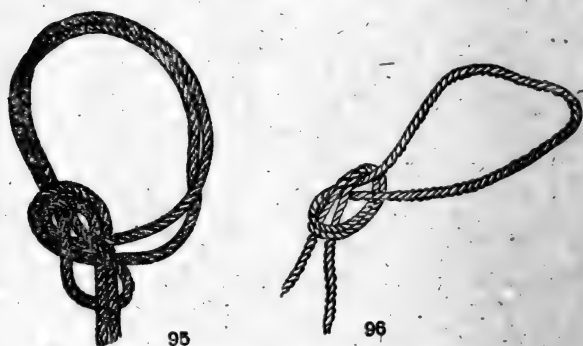


图 95 双套结(复称人结,复吊板结)

图 96 向导结

2) 双套结,或称复称人结,作用相同,但有两个绳圈,一个套在胸部,一个套在肩部。这样可以无需象单圈结那样需要勒紧。(图 95)。

3) 向导结,打在一组中走在前面或中间的人身上(图 96)。先打一松的绳圈,从头上套进胸部,然后拉紧到绳子不落下为止。这种结潮湿时不易解开,应在打结时插入一段绳子。这种结的打法参看

第四章, §10, 图 66。

4) 中間結(图 97), 打在一組中走在中間的人身上。在打結的第三步和第四步中应使两个結落在一个地方。

5) 抓取結, 將繩圈系在繩子中間, 繩圈中挂有重物时即固定不

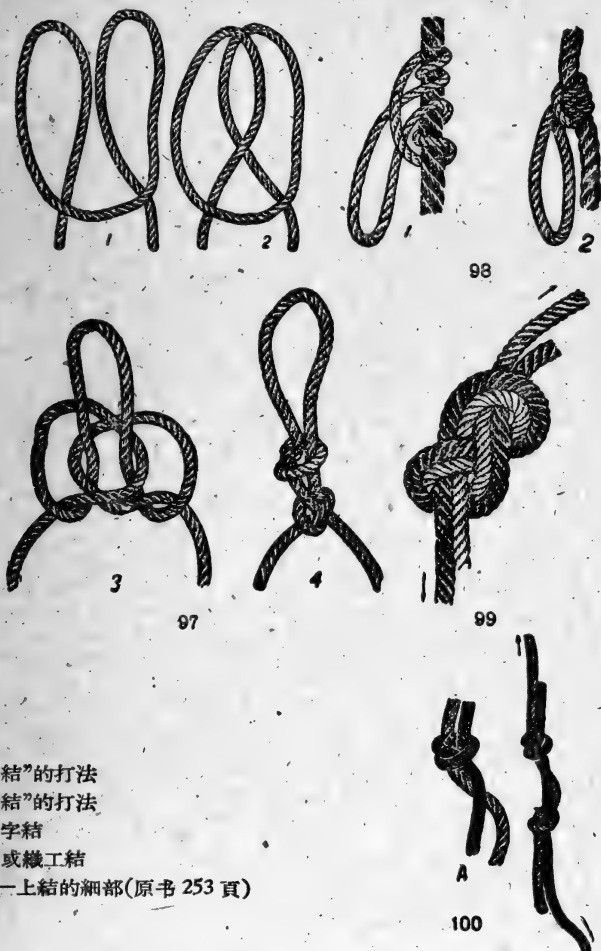


图 97 “中間結”的打法

图 98 “抓取結”的打法

图 99 双 8 字結

图 100 魚結或織工結

A——上結的細部(原书 253 頁)

劲, 东西拿掉后可以随便挪动繩圈。在自己从冰縫或陡坡中向上爬时, 在提升人或貨物时, 在保险时, 均可采用此結。割取一段长 3 米, 粗 6—7 毫米的輔助繩, 用它做一封閉的繩圈, 一端纏繞在主繩上, 如

图 98 所示。

6) 在接两根繩子时利用双 8 字結 (图 99) 和魚結或織工結 (图 100)。其它接繩結参看 §29。魚結的打法参看第四章, §10, 图 66; 繩子拉紧时两个結应互相靠攏。

28. 系馬和装馱繩結

苏联民間有几种常用的拴馬者, 可把韁繩系在树、木桩和灌木上, 既便利又牢固, 每一个騎馬旅行者都应学会打这种結。

1) 在往树上拴馬时可采用好几种繩結; 不論那种都包括一个寬而松的繩圈, 可让馬圍繞树木行走; 这种結甚至在馬急动时也不致于

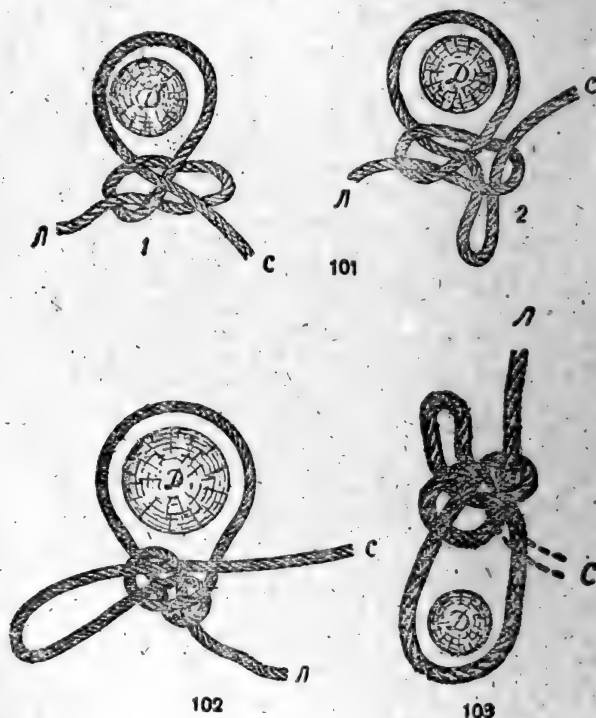


图 101 布里亚特結的打法 (据 A. Г. 彼列托尔青)

图 102 雅庫特結

图 103 卡尔梅克結。虛綫表示活繩头往回穿以形成繩圈

勒紧成为死結，同时也决不会松散。熟練以后，在严寒中不必脫手套，以及在黑暗中，都可用比較簡單的方法打成这种結；即使繩子打湿或冻结了，这种結也不难解开。結繩法在图 101—106 上表示得很清楚；在最后用右手系結时，应当用左手把整个結托住，以免它松散；在打結时不要往树上压，而应稍稍从树上扯开。在各图上字母 Д 均代表树，С——韁繩活的一头，Л——連到馬勒上的一头。在加尔梅克人和哥薩克人那里，在將 C 端系結之前，把它穿回繩圈中（如图 103 虛綫所示），以便后来可以迅速解开。庫班結和哥薩克結比其它的較为复杂，但据克魯姆·格尔日迈罗的意見，对于油皮带和細繩更加适

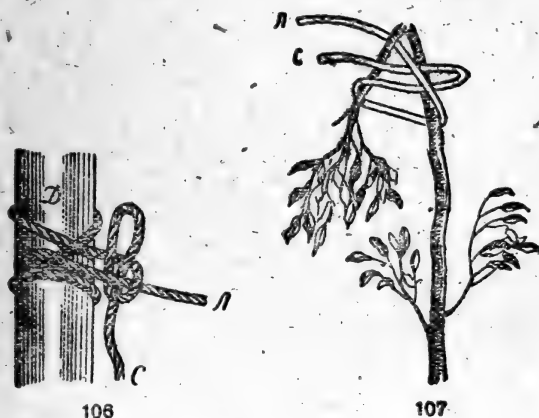
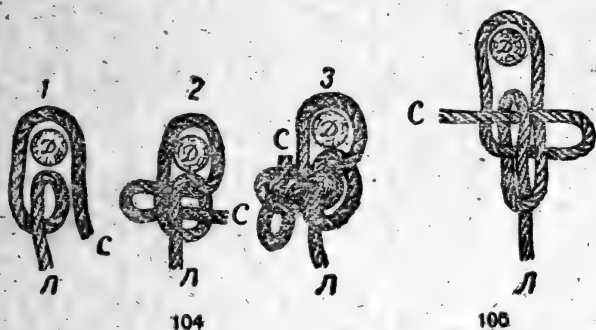


图 104 庫班結的打法

图 105 哥薩克結

图 106 拜斯特里茨基結

图 107 往灌木上拴馬时打的系留結

用，特別在潮濕天氣更顯出其優點，因為這兩種結卡的不那樣緊(圖 104 和 105)。

2) 倘若拴馬的樹或木桩太滑，為使韁繩不致下落，可打一拜斯特里茨基結。在打此結時，先應打一丁香結(見圖 118)，然後用一普通的“蝴蝶結”將它拴緊(圖 106)。

3) 在往灌木上拴馬時，先彎折其上端或若干樹枝，將韁繩一端



108



109



110



111



112

圖 108 哥薩克結的第一步

圖 109 平結

圖 110 縮帆結

圖 111 一端往回拉的單圈結(活索結)容易解开

圖 112 哥薩克活結和哥薩克結

穿過曲拱，環繞兩根彎折的樹枝，並打一繩圈(系留結)(圖 107)。

4) 在裝馱時，往往必須將一根繩頭拴在另一根繩子的中間或固定的繩套上。在這種情況下，如上所述，可打一普通的蝴蝶結。

在拉紧軟繩和圓皮带时，格魯姆·格爾日迈罗建議采用簡便的哥薩克繩圈。在繩的末端打一普通的結，使繩头变粗，然后用它繞过需要拉紧的繩子(图 108)，形成一个繩圈，在貼紧繩圈处打一結；然后再在被拉紧的繩索上打一普通的蝴蝶結；这个結被拉力所勒紧。在必要时，为使繩結不致松散和被拉紧的繩头可被用来进一步捆扎起見，可再打一哥薩克結(見图 112)。

在装馱时，为了在繩子末端做一固定的繩圈，可利用丁香結；为使結容易解开，可将未占用的繩头再度通过圈环(图 111)。

將繩头拴在粗索或木棍上时可用活套(見 §29)或普通的蝴蝶結。

29. 航海索具作业

在航海中采用大量繩結；它們全都应当系結牢固，打起来快，必要时容易解开。在乘帆船航行时必须掌握簡單的結繩知識，学会絞接繩头，編結繩圈等。在其它野外工作中，特别是在馱运中，也必须掌握結繩的技术。

在船上，一切繩子均被称为纜索，分为塗焦油的和不塗焦油的亚麻索、馬尼拉索和鋼索等；細的繩子另有特殊的名称。操作中使用的繩索，即装备在船上的动索，称为索具。零散的繩段称为“繩头”。

1) 平結，在接两根粗細相等的繩头时用之(图 109)；打結的方法參看图 129。平結不仅在航海中广泛使用，而且用在其它运输方面。

2) 縮帆結(图 110)，亦系一种接繩結，一端穿过繩圈，因此可以迅速解开。在縮帆时用之，亦可用在陆地上。

3) 两半結(图 113)，用以将粗索具系在木桩或船环等上面。另有一种玄圓两半結(图 114)，打起来比較复杂。

4) 漁人結(图 115)，在系結处繞两个繩圈，磨損較慢，宜用它將繩索拴在鉄环(系船环)或其它纤细的物体上。在拖船和把錨索接到錨上时，均采用它；活的一端应当用細繩纏紧。

5) 单花結(图 116)和双花結(图 117)，用以将細索系在嵌环或



113



114



115



116



117



118



119



120



121

- 图 113 两半結
 图 114 玄圓两半結
 图 115 漁人两半結
 图 116 单花結
 图 117 双花結
 图 118 丁香結(梯索結)
 图 119 圓材結
 图 120 拖木結
 图 121 8 字結

孔眼上,例如,在展帆时利用它們將帆索和吊索系在帆角上。

6) 丁香結(梯索結)(图 118),把細繩綁到粗索或圓材中部时用之。如上所述,在把帐篷的幕脊繩拴到支架上或将馬拴到木桩上时亦均采用它(拜斯特里茨基結)。

7) 圓材結(图 119),在需要拉紧桅杆等情况下用之,即使木头光滑,亦能勒紧而不致下滑。在馱运中亦采用它。

8) 拖木結(图 120),需要临时把索具系在圓材或粗纜上时用之。

9) 8 字結(图 121),打在繩索末端,以免它松散或从滑車上脫下;为此亦可打一菱形結头。

10) 普通結头(图 122),亦系用以結牢細索末端。打节結时应先将末端的各股繩縷分开,做成圓孔,再以繩縷穿入其中,結紧。

11). 扎繩头,亦用以結牢繩索末端,以免松散;与結头和 8 字結不同之处在于不致使繩索末端变粗。用細繩做一繩套,貼在索端,在它上面致密地纏繞数圈;操作中的繩头穿过从繩圈下突出的繩套边

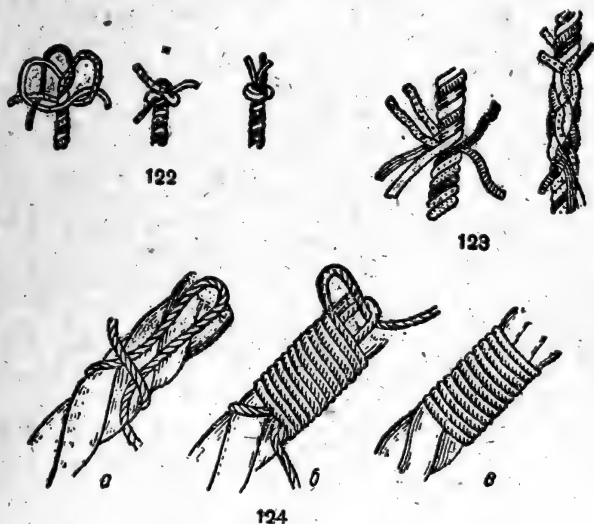


图 122 普通結头

图 123 短接——两繩头校接

图 124 扎繩头

緣，并利用繩套將它抽入繩圈底下；兩端都象這樣結牢，多餘的繩頭予以切掉(圖 124)。

12) 短接——校接兩段繩子而不打結(圖 123)。為了編接時不致松散，在距末端若干距離處用綫或細繩纏緊。然後分開結扎處以上的繩縷，用綫圈纏繞每股的頂端，將兩段繩索對攏。把一段的散開繩縷穿入另一段的繩縷之間，然後利用索釘——尖而細的鐵椎，將繩縷一股接着一股地穿入對方的未解開的繩縷下。每股穿兩三道即可。短編接使繩索變粗，如須保持繩子原來的粗細(例如，穿過滑車的繩索)，可用壓延編接或長接法。此時除索釘外，還須具備木鎚。

13) 繩眼——繩索末端繞成的圈，不打結，而系將解開的繩縷纏在未解開的繩子上做成(圖 125)。

14) 升降索可利用緊索棒和木釘系在船舷和桅桿上。系結法如圖 126 和 127 所示。這種形如 8 字的系結在必要時可以立刻解開索具。

15) 編繩子。繩子一端松散，需要編捻時，應將它放在膝上，壓住另一端(可將它用腳踩住)，用手掌在膝上按原來的方向用力搓緊每一股鬆開的繩縷。這樣做之後繩子自己就會纏卷回去，這時應當一手壓住繩子，一手捻繩縷末端，使它不致鬆開。然後用綫圈、結頭或 8 字結扎牢繩頭。至於用幾股粗綫編長繩的方法可參看第四章，§10。

30. 編 網

編結網罟要求有豐富經驗和大量材料，而且在野外工作中未必有此需要。因此我們只擬簡略談一談修補小漁網和製造袋形漁網的方法。

在編漁網時，應具備適合水体特殊條件的繩子，需要知道，在這個池塘和這個季節中捕魚應有多大的網眼最為恰當。編立網用很細的繩子，編拖網和曳網則用粗繩。

編漁網的工具是型板，其尺寸決定於網眼的大小。型板是一塊高 75 厘米的木板，釘在木架上。型板上端磨光，其寬度應等於網眼的



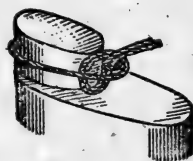
125



126



127



128

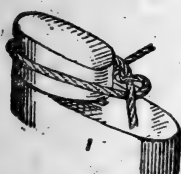
图 125 绳眼

图 126 将绳索系在紧索棒上

图 127 将绳索系在紧索棒和木钉上：

a——基端， b——作用端

图 128 在型板的突出体上打搭结



1



2



3

图 129 在型板的突出体上打平结

长度。型板上面有一不很高的、宽度等于型板宽度一半的突出体。把一双绳子对称地环绕型板，紧靠突出体在型板表面打一结，继而将结拉到型板上，最后勒紧。

将一根横棒吊在比型板略高处，编网用的绳子即预先拴在此横

棒上。

为了便利和迅速起见,大网不用手編,而利用一特別的梭子編織。

編网时使用的繩結有多种。最普通的是搭結和平結。第一种是最簡易的繩結之一;第二种亦很簡便,摩里亚克人以之为結繩結。图128和129上清楚地繪出了它們的結法。

往往將漁网染成綠色和淡藍色,使它在水中不容易被魚发觉。

附录:按牙齿变化判断馬的年齡

馬的上下顎各有切齿6枚和臼齿12枚。公馬另有4枚犬齿,于四岁半时长出。总计公馬有牙齿40枚,母馬有牙齿36枚。

馬的切齿中央一对叫門齿,門齿两侧的叫中間齿,切齿最外一对叫隅齿;齿坎最上部經常磨灭的部分叫齿窝。

馬齿的变化情况 乳齿的出現: 生后1—2周乳門齿生出,生后一个月乳中間齿生出,生后5—9月乳隅齿生出。乳齿齿窝的磨灭:乳門齿在生后10—12月磨灭,乳中間齿在1岁半至2岁磨灭,乳隅齿在2—2 $\frac{1}{2}$ 岁磨灭。乳門齿在2岁半时脫落。3岁时門齿前緣开始磨灭。

到3 $\frac{1}{2}$ 岁时,乳中間齿脫落,永久門齿后緣磨灭;4岁时永久中間齿前緣磨灭;4 $\frac{1}{2}$ 岁时乳隅齿脫落,永久中間齿后緣磨灭;5岁时永久隅齿前緣磨灭;6岁时下門齿黑窝消失;7岁时下中間齿黑窝消失;8岁时下隅齿黑窝消失。

8岁以后必須注意若干特征,以免发生錯誤。

9岁:下門齿齿面开始磨成圓形,出現寬广的齿坎痕。齿坎痕前呈現暗色的狭条,称为齿星。上門齿齿窝磨灭。

10岁:下中間齿齿面开始磨成圓形。門齿齿坎痕变小,中間齿和隅齿的齿坎痕仍較大。門齿上的齿星短而寬。上門齿和中間齿齿窝磨灭。牙齿之間开始出现空隙。

11岁:隅齿开始呈圓形。門齿的齿坎痕位于磨面尖端附近。中間齿和隅齿上的齿星短而寬。上切齿齿窝全部消失。

12岁:下切齿全部磨圓。門齿齿坎痕如斑点;中間齿和隅齿的齿坎痕亦逐漸变窄,并移向尖端,所有切齿上的齿星均短而寬。

13岁:門齿齿坎痕消失,中間齿齿坎痕如斑点,隅齿齿坎痕狹窄。門齿上的齿星呈卵圓形。切齿之間的空隙增大。

14岁:門齿齿面开始变成三角形。仅在隅齿上尚有齿坎痕。所有切齿上的

齿星均呈卵圆形。

15岁:中间齿变成三角形。全部切齿的齿坎痕均消失。门齿上的齿星呈圆形。

16岁:隅齿变成三角形。中间齿的齿星呈圆形,而隅齿上的齿星则仍为卵圆形。

17岁:全部下切齿均呈三角形。所有齿星均为圆形。牙齿向外伸出,上下齿咬合处成锐角。

20岁:牙齿磨面呈倒卵圆形。

参 考 文 献

ПЕШЕХОДНЫЙ ТУРИЗМ И АЛЬПИНИЗМ

- [1] Абалаков В. Основы альпинизма, 1941.
- [2] Альпинизм. Под, ред. И. А. Черепова, 1940.
- [3] Бутович А. Плавание и переправы вплавь, 1946.
- [4] Гутман Л., Ходакевич С. и Антонович И. Техника альпинизма, 1939.
- [5] Инструкция по ношению альпинистского обмундирования и снаряжения, 1943.
- [6] Мысовский И. Спутник туриста, 1937.
- [7] Побежденные вершины. Ежегодник советского альпинизма, год 1948 (Миляков М. В. Высокогорный приют. Казакова Е. А. Теория и практика страховки в горах. Раскин М. В. Физиология альпинизма. Фарфель В. С. Заметки физиолога).
- [8] Побежденные вершины, год 1949 (Аркин Я. Г. Новое снаряжение альпиниста. Казакова Е. А. Страховка на склонах. Асатиани М. А. Подручные средства восходителя и др.).
- [9] Погребецкий М. Практика туризма и путешествий, 1930.
- [10] Пронин А. Преодоление болот. На суше и на море, 1940, № 4.
- [11] Пронин А. Путешествие по степи. Там же, 1941, № 3.
- [12] Фидлер А. Давайте заниматься туризмом, 1930.
- [13] Ротогаев П. и Юхин И. Альпинизм. Техника передвижения в горах, 1947.
- [14] Спутник туриста, 2-е изд., 1941.
- [15] Спутник юного туриста, 1948.
- [16] Юхин И. Физическая подготовка альпиниста, 1939. Журнал «На суше и на море» за 1934—1941 гг.

ВЬЮЧНЫЙ И КОЛЕСНЫЙ ТРАНСПОРТ

- [17] Бауман В. Верблюд. Краткие сведения по гигиене верблюда с описанием наиболее распространенных болезней среди верблюдов, 1931.
- [18] Грум-Гржимайло М. Е. Вьючное дело, 1905.

- [19] Обручев С. В. В неведомых горах Якутии, 1928.
- [20] Попов С. П. Новый тип выючного и верхового седла для оленя. Тр. Научно-исслед. инст. полярного земледелия, животноводства и промысл. хоз. Серия «Оленеводство», вып. 6, 1939.
- [21] Попов С. П. Новые типы хомутовой упряжки для оленей. Там же, вып. 13, 1941.
- [22] Пржевальский Н. М. От Кяхты на истоки Желтой реки, 1888.
- [23] Четвертое путешествие по центральной Азии, т. 1, гл. 1 («Как путешествовать по центральной Азии»).
- [24] Северное оленеводство. Под ред. П. Жигунова и Ф. А. Терентьева, 1948.
- [25] Справочник коневода, 2-е изд. 1949.
- [26] Шерешевский Э. И., Петряев П. А. и Голубев В. Г. Ездовое собаководство, 1946. См. также книги «Спутник туриста» и «Альпинизм».

第七章 冬季运输

C. B. 奥勃鲁契夫

步行

1. 徒步旅行

通常在积雪地带，仅限于在踏平的道路作不用滑雪板的徒步旅行；只有在少雪或雪被风捣固的地区——海岸或湖岸边、开阔的平原上——才比较容易完成长途的行进。步行的速率随着雪盖层的加厚而急剧降低；大约言之，在雪深30—50厘米时，行进速率为每小时2公里；深50—75厘米时，为1公里；超过75厘米时，为1.5公里。在科学考察中，这种徒步旅行多半没有独立的意义，而在乘雪橇中附带进行或在基地附近用到它。冬季在峻峭的山地工作时往往必须采用登山运动的装备。在没有树林遮蔽的山坡上（甚至中等高度的山），冬季的雪崩最为危险。冬季在积雪地区考察时，大部分时间需要穿滑雪板。

至于在无积雪地区的考察旅行，与夏季旅行不同之处仅在于必须携带比较温暖的衣服。在中亚细亚的沙漠和低山地区，冬末和春季是野外工作的最好季节。

2. 滑雪板的选择

在地势起伏地区工作时，宜采用宽而短的猎人式滑雪板。它分为底板上粘有鹿脚皮和不带鹿脚皮的两种。如果没有这两种滑雪板，则在厂制的品种中，宜选择森林式滑雪板。运动式（竞赛式）和旅行式滑雪板只能用在比较开阔的地区和比较坚硬的雪面上。在攀登高

山时最好利用山地障碍滑雪板。滑雪者重量愈大(包括携带的装备),所用的滑雪板便应愈长(表 16)。

表 16 滑雪板长度(厘米)

滑雪者重量(公斤) 滑雪板型式						
	90—80	80—75	75—70	70—65	65—60	55—50
森 林 式	190	190	190	190	180	180
旅 行 式	220	220	210	210	200	200
竞 赛 式	230	220	210	210	200	190
障 碍 式	220	210	200	205	195	190

滑雪板的长度亦可按每个人的身长来选择:山地滑雪板应略短于滑雪者手臂上举的高度,而竞赛式滑雪板的长度则等于这个高度。

滑雪板的宽度:森林式为 11.6 厘米,竞赛式为 6—7 厘米,旅行式 8—9 厘米,障碍式在前部、中部和后部的宽度差别相当大。以上这几种滑雪板在林中的疏松雪面上均容易陷入雪内;因此在这种地区宜采用猎人式滑雪板;在人与装备共重 80—100 公斤时,其尺寸如下:

	在密林中 (厘米)	在比较开阔地区 (厘米)
长 度	160—180	200—220
宽 度	16—22	12—14
着鞋部厚度	3	3
两 端 厚 度	0.5	0.4

但在疏松的雪面上用的滑雪板宽度并不以此为限:埃文基人的带鹿脚皮的滑雪板在长度为 125—130 厘米时宽度为 24—26 厘米;作者本人在勘察加穿过宽 28 厘米、长 150 厘米的滑雪板,而且看见过一个科里亚克人穿宽 35 厘米、长约 125 厘米的滑雪板。穿这种滑雪板滑行时,应学会将腿叉的很开,不过在疏松的雪面上少不了它们。

滑雪板的用材应顺着树干砍伐,板面应与树干半径垂直,而与外表平行;但桦木亦可横砍;板面与半径锐角相交或在纵断面上年轮作

反滑行方向汇聚的滑雪板均不适用(图 130)。

滑雪杖用輕木材——松、白樺或竹——制成;杖的长度以达到使



图 130 滑雪板用材的选择

板的纵断面: *a, b*——不适用, *c*——优良。

横断面: *z*——质量中等, *d*——不适用, *e, x*——优良。

用者的腋下为宜;在山区滑行时杖的长度应短 5—10 厘米。穿猎人式滑雪板滑行时仅带一根长比人高的坚固滑雪杖。

厂制滑雪板一般采用硬的紧固装置。它仅适于套在硬鞋上,例如带有结实后跟的皮鞋等。穿兽皮和鞣皮鞋时宜用下述的软的紧固装置;在严寒中它毫无疑问具有极大优点。

在穿毡靴时宜用带踵革的软的紧固装置,同时将前革缝在毡靴上或用皮带系在它上面。

在竞赛、登山和障碍滑雪中须用硬的紧固装置。

对于需要在严寒和深雪条件下工作,需要交替地用滑雪板滑行、步行和乘雪橇行进的考察者而言,最好莫过于穿兽皮或鞣皮鞋,利用软的紧固装置和宽而短的滑雪板。若能在滑雪板上粘一层鹿脚皮更好,因为利用普通的滑雪板上坡时须要徒然耗费许多精力和时间。此外,穿普通滑雪板上坡时必须带一根或甚至两根滑雪杖,这对带着仪器或猎枪的考察者往往是一个累赘。穿着带鹿脚皮的滑雪板容易在雪面疏松的各种斜坡上行进,惟在被风捣固的坚硬雪面上很难控制,甚至有危险。

为了便于控制竞赛式滑雪板,可将它镶边:从前端中间至末端插入长 20—30 厘米,宽 0.8 厘米,厚 1—1.5 厘米的钢片或硬铝片;在滑行面的边缘凿出镶金属片的笏槽。

3. 猎人滑雪板

可用云杉、白樺、松、櫟、枫制作，亦可用山梨和白楊，但不坚固；以云杉和白樺制者最佳。将砍伐的树木劈（不用鋸）成厚 5 厘米的木板，用斧和鉋初步加工，放置在露天阴涼处或室内經半年以上的干燥过程。在此期間应加粉刷或用紙粘貼在其横断面上。干燥后将滑雪板按所需尺寸鉋平，浸入热水中泡軟，放在台座上压 5—6 天，使其前端弯曲。猎人式滑雪板往往沒有其它各种型式滑雪板必需的第二个弯曲——即彈力弯曲，在中部，比两端高出 2.5—5 厘米。俟前端弯曲坚固后，可以用同样方法制作第二个弯曲。普通猎人式滑雪板上不粘鹿脚皮，但可在滑行面上剜一直条深約 0.5 厘米的細槽，以防止滑雪板滑向一边。

在着鞋部上面可釘一块硬毛的兽皮（馬或海豹的），毛尖向前，以防脚向后滑和防止雪侵入鞋底和滑雪板之間。如无兽皮，可釘上一块旧套鞋底，底紋向上。

普通的前皮系用寬（3—4 厘米）厚的油皮制成，安好以后，脚尖可穿入其中約 5 厘米左右（前皮寬度可这样决定：在硬的坚固装置中，靴尖突出不超过 1 厘米；在軟的坚固装置中，前皮应貼在大脚趾的第二关节上）。

有的猎人式滑雪板和竞赛式的一样，着鞋部稍微抬起一些，其厚度在 3 厘米以上，这样，前皮就可以穿过着鞋部前端的横孔，如厂制滑雪板那样。至于在比較薄和带鹿脚皮的滑雪板上，則須为前皮剜两个貫通的小孔，而且前皮在滑行面上应嵌入特別的細槽內，以免妨碍运动。有时还可在滑雪板上留出木耳或釘上鉄耳，前皮即附在它們上面。

厂制滑雪板的硬的坚固装置往往連接在前皮上，而有若干种重型的則同时还用螺絲釘釘在着鞋部上面。

西伯利亚大密林区的居民和北方的当地居民大多数使用軟的坚固装置。埃文基人的軟的坚固装置是这样的：在着鞋部的前面挖两对小孔。后一对分开較寬，以便通过整个脚尖——一直到趾根；前一对

分开較窄，仅需通过指尖的尖端。将一条細油皮带从上面穿过前一对小孔，形成前皮，然后将皮带两端沿着底面的細槽拉到后一对小孔处，并穿过小孔(图 131)。

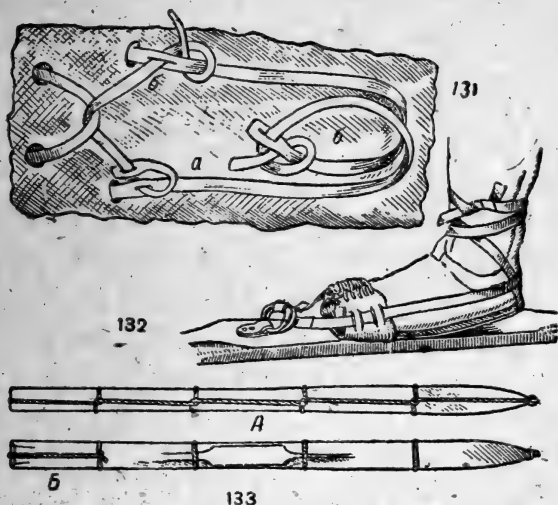


图 131 滑雪板上的軟緊固裝置(“尤克沙”):

a——死結, *b*——活結

图 132 1930 年英国極地探險队采用的滑雪板的軟緊固裝置

图 133 登行陡坡时用繩子捆扎滑雪板:

A——从下面看, *B*——从上面看

皮带的长端拉出到滑雪板上面后即作为踵皮:它們环繞脚跟,繞过脚,相交在脚背前面;在这里,利用釘在皮带一端的鈕扣和开在另一端的扣眼扣牢(扣眼与皮带平行;穿过扣眼的鈕扣亦与皮带末端平行)。若无鈕扣,可将皮带一端穿过另一端上的小孔并打一容易解开的結(但勿打蝴蝶結,以免絆在树枝上)。另用一根皮带拴牢前皮,这根皮带繞过前皮中部,两端穿过基本皮带上的縱切口(位于基本皮带穿过后一对小孔出露到滑雪板表面的附近)。

在一端打一死結,另一端扣以鈕扣或打上活結,以便調节前皮的高度。可見,在这种緊固裝置中是以两条比較更能充分环繞脚部的細皮带代替了寬的前皮。

楚科特式滑雪板和所謂“烏鴉腳爪”的軟的緊固裝置大致情況一樣，惟前皮系結方法在細節上略有不同。西伯利亞大密林區的俄羅斯居民稱這種軟的緊固裝置為“尤克沙”。它的圖樣(圖 131)是根據 A. Г. 彼列托爾青的模型繪制的。無論是普通的獵人式滑雪板或帶鹿腳皮的滑雪板上都可採用這種軟的緊固裝置，但前者滑行面上的皮帶容易磨損，需要經常更換。

“尤克沙”有這樣一個優點：腳可以套入已經系結好的皮帶中，也可以無需預先解開皮帶而將腳抽出。在套入時，腳尖向後，伸入尤克沙的後圈套中，然後稍提皮帶，將腳轉 180°，腳尖伸入前皮。當滑雪者陷於水中或深雪中時，只要動一動腳掌，無需手的幫助亦可從滑雪板中脫出。

系結尤克沙對初學者而言可能有一些不便；可代以小的帶扣，不過這樣會減低尤克沙的價值，因為尤克沙的主要優點之一正是沒有金屬另件。

茲再附一極地探險所採用的軟的緊固裝置圖(圖 132)。

軟的緊固裝置的優點在於不會凍腳；在嚴寒中接觸硬的緊固裝置上的金屬部件會引起腳趾的凍傷。此外，硬的緊固裝置還會擦落鹿皮靴上的皮毛和磨損韃皮。

普通獵人式滑雪板除了難以登行陡坡外，還有一重大缺點就是在融雪時容易粘雪。為了補救這一點，可將它浸入焦油或油脂中，然後在每次出發之前用豬油或特制油膏塗上(見 §8)。但在海冰上滑行時不宜塗油，因為海冰帶鹽；在這種情況下可使用粘有海豹皮的滑雪板。

為了在穿著普通獵人式滑雪板時能夠攀登陡坡起見，可在板上添制各種附件：在滑行面的中部刻划齒形，或嵌入一塊後部稍微凸起的木板，防止滑雪板向後滑。此外還可採取一種臨時措施——捆扎：取一根長 3.5—4.5 米的細繩，在滑雪板上扎十個橫圈，在底部被縱繩連接，縱繩系在滑雪板的前端和後端上；有時在距後端 25—30 厘米處挖一穿繩索的孔(圖 133)。亦可用白樺樹皮的長條捆扎滑雪板。此外，還可將鹿腳皮或海豹皮的長條釘在滑行面，但所有這些措施均

不能替代真正的鹿脚皮滑雪板。

在疏松的雪面上滑行时，“寬”是普通猎人式滑雪板的优点，同时又是它的缺点，因为“寬”，它就妨碍了在斜坡上进行各种制动和轉弯。在急滑时亦比較窄的滑雪板困难。

如果需要带着滑雪板走平路，最好用細繩將它們捆好；把一只滑雪板扞在另一只的前皮中，两板合在一起；細繩系在前皮上，在繩圈环绕滑雪板前端，或者在一只滑雪板的前端凿一系繩的小孔。

4. 鹿脚皮滑雪板

是最适合野外考察者穿用的一种滑雪板，因为它可以攀登陡坡和停留在斜坡的任何地点上；在融雪时和在疏松的雪面上滑行均无困难。它的形状与普通猎人式滑雪板相同，惟較薄（差1厘米）和沒有細槽。底面上粘一层鹿脚皮——从馴鹿或麋鹿脚上取得的毛皮——或馬脚皮，皮毛朝外；在北方亦有粘海豹皮的。先将鹿脚皮浸軟，縫合，按滑雪板的式样剪裁；然后使其干燥，但亦不要太干：应保持柔軟和湿润一点。鹿脚皮准备妥当后，塗上胶，貼在滑雪板上。

粘貼鹿脚皮用的細木工胶不在水中煮，而在醋精中煮，以免因潮湿而溶化（参看第十七章）。最好使用魚胶。用时将它单独煮化或采用下述方法（Г. 拉赫曼宁）：将魚皮带鳞一起揭下，将它卷入試管中，試管一端放在火上加热，用烧热的一端塗抹稍带潮湿的鹿脚皮里面（鹿脚皮和滑雪板应稍微加热），在胶尚未冷却之前，把塗胶的鹿脚皮貼在木板上。粘貼时动作要迅速，粘好后須干燥一天。鹿脚皮的邊緣折到滑雪板上約2—3厘米，用小釘釘紧或用細銅絲或淬过火的柔韧鉄絲縫紧。

5. 滑雪技术

調查員如果必須穿滑雪板进行冬季考察，那么事先最好經過一番适当的体育鍛鍊，以便在工作期間尽量發揮滑雪的长处。

穿普通猎人式滑雪板，持两根滑雪杖，几乎可以采用任何一种滑行方法，但操作起来比較困难。最好是作交替滑行。在单杖或不用

滑雪杖的滑行中,运动条件当然大有改变,在这种情况下只能身体的重心交替地移在相应的滑雪板上,作长距离的滑步。

在平地上改变方向时利用所谓扇形转法或“踢转”法——将脚提



图 134 “犁状”制动滑行

过滑雪板,一下转 180° 。从山上下滑时利用滑雪杖制动或采用犁状或半犁状制动滑下法;后者常在急斜面上应用(图 134)。在上比较平缓的斜坡时用斜登行或曲折登行法,而在比较陡的斜坡上则用松形或梯形登行法(图 135)。后者仅在硬的坚固装置下才可应用。

若穿着鹿脚皮滑雪板,则即使攀登很陡的斜坡亦可采用普通的直登行法,而且无需用滑雪杖,从山上下滑时,为减少倾斜度起见,可以斜滑下;此时为了避免滑雪板向一侧下滑,应以其边缘踏雪。在直滑下时,滑



图 135 登 行

a——直登行, b——斜登行, c——曲折登行, d——松状登行, e——梯状登行。

雪板稍許分开,一板稍微前出,膝盖弯屈,身体前傾,两肘放松自然弯屈。

下滑时的轉弯对初学者最为困难;其方法因坡度和雪被情况而异:最普通的是“踏換轉弯”和“犁状轉弯”(图 136 和 137)。

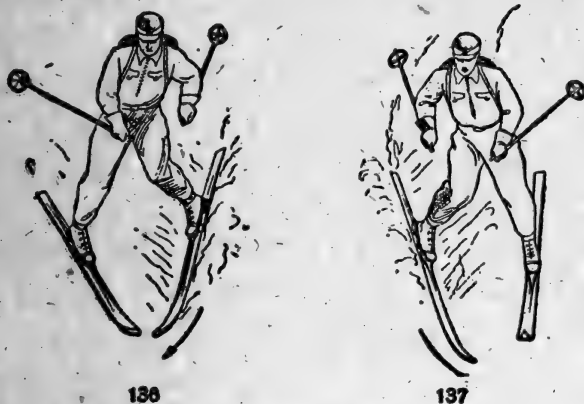


图 136 “犁状”右轉弯滑行

图 137 “半犁状”左轉弯滑行

犁状滑行的要領是:两滑雪板的后端分开,前端接近,用两滑雪板的內緣压雪。在半犁状滑行中,身体的整个重量落在一只滑雪板上,另一滑雪板后端引开,与运动方向成一銳角,同时用內緣用力踏雪。背着沉重的背囊下滑时应避免旋轉运动,以免傾倒。

关于山地滑雪技术可参看馬列依諾夫和契列波夫著的“山地滑雪运动”。

6. 踏雪板(印第安式滑雪板)

除滑雪板外,还有踏雪板,用在不能采用滑雪板的林間疏松雪面上和崎岖不平的地区。

它的原始形式是用薄木板制的椭圆形踏板,在南方,格魯吉亚人和哈薩克人早就曾使用它們。

在我国的沼泽地区采用一种称为“熊掌”的滑雪板,它是用柳条編成的格网,具有椭圆形的框子,穿着它夏季可以通过沼泽,冬季可

以在疏松的雪面上行走。

早在一千年以前，我国东北部的楚克奇人就利用这种踏雪板在雪上行走，他们称之为“烏鴉脚爪”。这种踏雪板呈椭圆形，系用皮带编成。关于它们的描述和图形见 B. 博戈拉兹的著作。这种踏雪板后来以“烏鴉脚爪”的名称从楚克奇人流传到俄罗斯-科勒姆昌人那里。

北美洲副极地带的印第安人采用几种与“烏鴉脚爪”在形状上略有不同的踏雪板；从印第安人那里传到加拿大人那里，后来又以加拿大或印第安滑雪板的名称传回我国，可是，归根到底，它们的原产地还是苏联。

这种踏雪板的框子是用稠李、山梨、榛、赤楊或白樺制的，有时也用云杉和其他木材；需要用长而柔韧的，粗 2—3 厘米的枝条；厂制的加拿大滑雪板则采用截面宽 2—3 厘米的方木条或圆树枝。

框的形式很多：圆的、椭圆的、象网球拍的、象双尾拍的，等等。

将木条或树枝在热水中泡软，或在水中浸过后拿到篝火上加热，弄弯以后，放在简单的模子上定型。模子做法：取一木板，钉上若干短木条，围成踏雪板的轮廓；框子即按此轮廓在木条之间弯曲。然后用螺丝钉钉牢框子两端或用绳将其缚牢。

印第安式的双尾踏雪板系用两根长达 120 厘米以上的木条制成；楚克奇式的“烏鴉脚爪”则用两根长 80—90 厘米的木条；椭圆踏雪板用长 70—80 厘米的木条；拍形踏雪板用长 240 厘米的木条。在拍形和双尾形踏雪板之间安两根长 16—20 厘米（楚克奇式）或 30 厘米（印第安式）的横木；两根横木之间距离 35—37 厘米。在小型的椭圆踏雪板中亦可以无需安横木。

框子干燥和固定以后，将细绳或皮筋编上；不宜用皮带，因它受潮后会变长。

低温时在蓬松的雪面上采用结实的细绳或皮筋编成较密的网（间隔 2—2.5 厘米）。可是湿雪会粘附在这种网上，使踏雪板变得非常重，因此在融雪时须将网编得稀疏一些，用较粗的绳子，间隔 5—8 厘米。在攀登陡坡时亦宜用稀疏的编结。在密编结时，绳子与踏雪

板的长轴斜交，繩列之間形成約 125° 的交角。在稀疏的編結中繃紧的繩子分別与踏雪板的軸平行和垂直。有些改良过的印第安式和楚克奇式踏雪板于編結时在前皮前面留出一个方形缺口，其大小約在 10×10 厘米左右，以便在行进中当脚跟提起时，脚尖可踩到踏雪板的下面去(图 138—139)。

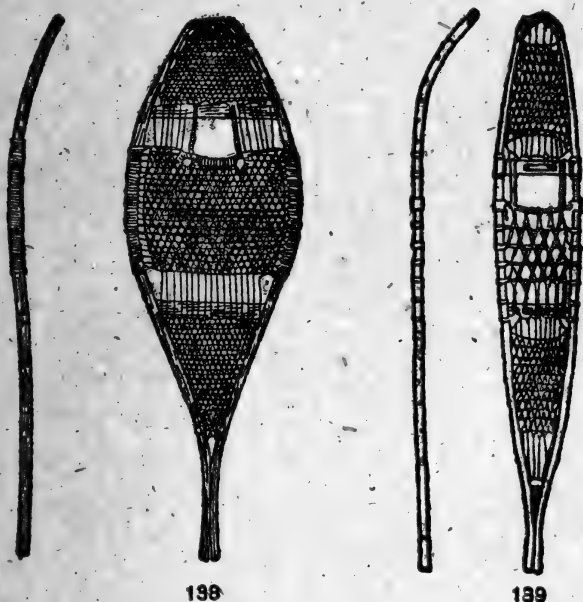


图 138 古隆斯基式踏雪板的編結，长 1 米

图 139 “皮克列尔”式踏雪板的編結

在編繩子时利用自制的木針或双折的鉄絲。繩子嵌在框子的沟槽上(密編結时間隔 2.5 厘米，疏編結时間隔 5—8 厘米)或穿过在框子上凿出的小孔。

前皮釘在前面的橫木上，如无橫木，可系在繩网上；如果編結中需留放脚尖的方口，可將它开在橫木后面，而前皮則安在缺口后面。

前皮上可連接两根皮带，以便繞过脚跟，結扎在脚背上，或者亦可將前皮本身延长而成为两根这样的皮带(图 142)。但这种結扎方法只适用于平坦地点。在上下坡时必须用比較复杂的結扎(但仍是

柔軟的);楚克奇式的“烏鴉腳爪”上采用类似埃文基人的鹿脚皮滑雪板上那样的軟的坚固装置。与此相近的印第安式軟的坚固装置具有固定的踵圈(按脚掌长度拉紧);这根皮带的前端通过踏雪板的下面;然后,拉到上面,交叉繞过前皮,再向回拉,繞过前皮附近的踵圈,当脚套入踏雪板后,再在脚跟以上纏繞一周。这样,脚跟上就有了两道結扎,而前皮則向后拉紧。这种結扎法需要单独的前皮和另一根长120厘米的窄皮带(图143)。

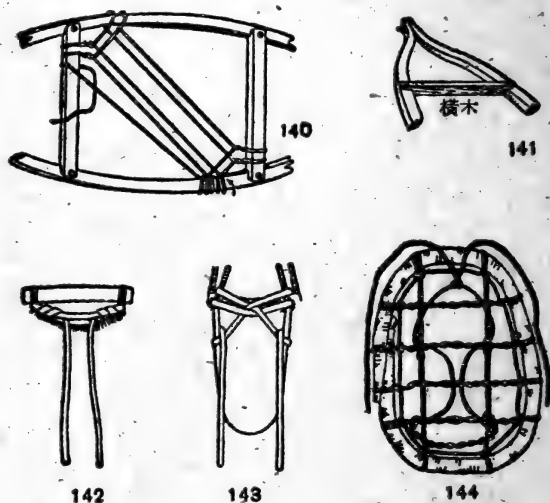


图140 踏雪板編結法

图141 踏雪板尾部的固定和橫木的安裝

图142 帶普通踵皮的前皮

图143 帶双重踵皮的双重前皮

图144 挪威式熊掌踏雪板

在如此結扎的楚克奇式和印第安式踏脚板中,脚跟每走一步都与板分离,象穿套鞋一样,踏脚板仅被脚尖頂着向前移动;踏雪板的后端在雪上拖。因此,双尾式的踏雪板对初学者比較便利,因为其前端可以鈎在雪上;在球拍式踏雪板中,后尾在踏下时会以其本身的重量将前端翘起。

与上述的埃文基式軟的坚固装置一样,在楚克奇式和印第安式軟結扎中,只要将脚尖向后轉,无需解开皮带即可将脚抽出。

在編結中为脚尖所留下的缺口应大到足以让脚在运动时自由通过。在登山时,踩到踏雪板面以下的脚尖可防止踏雪板向下滑。

在小型的椭圆形踏雪板中,采用的是另一种所谓挪威式结扎法,脚跟行走时不离板;在这种踏雪板中,除前皮外,还有一个可将脚伸入到脚背处的高皮圈和两个套在脚侧的宽皮圈。在脚背的第二皮圈上拴着两根细皮带,它们联接这些皮圈,然后系结在高于脚背的地方(图 144)。穿着这种踏雪板时须将脚高高举起,踏步行进,其方法与滑行技术不相同。

穿踏脚板走路需要经过一番锻炼,初学者往往不习惯总是把脚抬得这样高,又得这样开,因此感到极度疲乏。不过,毫无疑问,在冬季的调查中,在研究积雪很深、坡度陡峻的森林地区时,它们会带来良好的结果。野外考察队宜携带踏雪板作为一种辅助普通滑雪板的工具,滑雪板不能到达的地段,可穿踏雪板去调查。

7. 其它步行工具

带帆的滑雪板 在平原上、宽阔的河流上或湖上,滑雪者可以利用帆以增加滑行速度。滑雪风帆的形状和安装方法很多。滑雪者如挂上面积为三平方米的帆,则在各种风速之下,可以达到如下的速度:

风速 米/秒	滑行速度 公里/小时
5	10
10	25
15	40

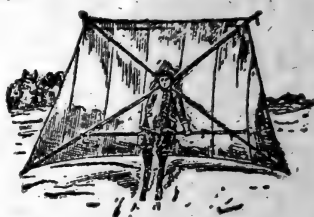
一般的帆可以顺风滑行,有几种帆可以利用侧面的风滑行。形式最老的一种是梯形帆(图 146),在其对角线上安置两根竹杆。滑雪者两手抓住嵌在斜杆之间的横木,将帆揸在背上。较常用的是三角帆(图 145),面积为 2.5 平方米;沿其下缘和上缘(长度分别为 2.15 和 2.30 米)安两根竹杆;后缘(高 1.80 米)不安竹竿,但在帆中间支一根垂直的桅杆,滑雪者将它握在手中,靠在滑雪板上。帆能围绕这根

桅杆旋轉，可以充分地利用側面的風。此外還有幾種形式比較複雜的帆，例如图 147 所示的“旅行家”式帆即為其中一種。這種帆幾乎成水平地放在背上，左手握直杆，右手握較長的橫杆。

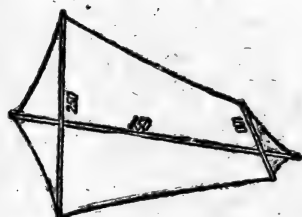
在偶然利用一下順風時，可任取一塊布，蒙在木架或具有一兩根橫杆的十字架上。



145



146



147

图 145 滑雪者用的三角帆。单位：厘米

图 146 滑雪者用的梯形帆

图 147 滑雪者用的“旅行家”式帆。单位：厘米

两个滑雪者同时滑行时，最好取一块 2×3 米的幕布，在两个短边上釘上滑雪杖；滑雪者直握这两根滑雪杖，帆即在他們之間张开。这种帆不能走側風(И. 契列波夫, 1937)。

在帶帆滑行時，為便於操縱起見，可在滑雪板安一特制的切口，類似上述的鑲邊，但邊緣銳利，象刀刃一樣突出在滑行面的下邊；切口只安在着鞋部的兩側。

我們不擬詳細描述“冰上帆橇”，這是一種純粹為了競賽速度用的帆橇。只附帶指出：直帆或斜帆(參看第八章，§11)可以安在任何一種輕型的雪橇上。桅杆应当扞在蓋板的孔穴或筍眼中，用繩子(桅索)拉緊。

用滑雪板制成的雪橇 为了在滑雪板上载运貨物，可在两只滑雪板上安一块木板，木板釘在四根支柱上，支柱为橫木所联結。橫木則用螺絲釘或特制的鉄錫釘在滑雪板上。用任何輔助的材料均可制成类似这种“雪橇”的运输工具。

在必須急速运送貨物或病人的情况下，可用四只滑雪板制成雪橇，用两根橫杆（滑雪杖或其它木棍）将它們联結在一起，橫杆拴在彼此并列的雪橇的前皮和尖端上。这种雪橇可以运输 150 公斤左右的貨物。

步行时拖带的雪橇 在碾平的道路，步行者可以拖带任何一种装貨物的輕型雪橇。但在必須通过疏松的雪面时，应使雪橇的寬度等于滑雪板印跡的正常寬度。因此可专为这样的旅途制造一种狹长的雪橇，其寬度連滑木为 35—50 厘米，长 1.50—2.75 米。可以按照鹿橇或狗橇的型式制作它們，惟較高和較輕一些，而且前端翹起。拖带这种雪橇的猎人往往利用一两只爱斯基摩犬，将它們套在較短的挽索上，跟在人后面走。

在非常疏松的雪面上宜用拖板——具有密实滑行面的手橇。它們系用厚 0.7—1 厘米、长 2.7—3 米、前端寬約 35 厘米的木板制成；雪橇的后端稍窄；前端翹起。在无人走过的干雪上，一个人穿着鹿脚皮滑雪板和踏雪板可以在拖板上装运相当于人体重量的貨物；在碾平的道路可装运得更多一些。当温度接近零度时应在雪橇的滑行面上塗抹雪橇油。在拖車邊緣釘上皮圈或鉄耳以便捆扎貨物。将貨物放在帆布或别的布上，将布緣卷起，包裹貨物，用拴在拖板皮圈上的繩子捆好。

雪橇的挽革或挽索不应过长；在挽索較短时，人拖曳的力不仅是向前的，而且有几分向上，这样对于走在恶劣的道路上非常有利；不过也应注意不要让挽索妨碍人的运动。每个拖雪橇的人分別执一根挽索（扇形拖挽）或用单圈結从主挽索上牵出几个繩圈（参看第六章，§27），每人肩上套一个。在起伏很大的地区，为了下坡时便于制动起見，宜用长杆代替挽索。

爱斯基摩人用皮革或縫合的鯨鬚条制成“拖板”，薩米人的船形

拖板則用薄木板制作。

埃文基人的“拖板”輕便适用，系以鹿皮或馬皮做成，毛向內；做时将兽皮切除边缘，使成橢圓的形状。貨物放在兽皮上，然后将兽皮边缘折在貨物上面。用挽索拖着这种紗錠形的“拖板”很便于順着毛向前滑，而在登山时則与鹿脚皮滑雪板一样不会后滑。西伯利亚和远东地区的居民亦有采用其它形式的拖板的。

在伟大的卫国战争期間曾經利用过用狗拖曳的船形拖板載运伤员。这种船形拖板系用厚 0.8 厘米的木板制成，长 2.4—2.5 米，寬 50—55 厘米，深 22—25 厘米(參看“犍犬飼养”，1946)。

冰抓子 在冰上行走时，如果不曾携带具有鉄齿的登山鞋，而且又不能在附近鉄坊中定做时，可以自行制作比較简单的冰抓子，将它安在皮靴或軟靴上。取一块皮子或一段长度足可包裹脚掌的皮带，在靠鞋底一面釘上一些长 1.5—2 厘米的釘子。然后再用一层皮子，縫在下面的皮带上，盖住上面的釘头。皮带上面有带扣或系繩。

楚克奇人和科里亚克人春季在光滑的冰上行走时穿一种用古象骨制成的、带齿的薄板；将这种薄板橫置于鞋底上，用皮带拴在脚上。無論采用哪种冰抓子，都必須結实地綁在脚上，否則步子将很不穩。

8. 滑雪板的保管

不可将滑雪板从严寒的室外直接携入温暖的室内；最好将它保存在阴涼的地方。在长期保管时，应将其底面迭置，紧扎其前端附近的彼此貼近处，扞在架上。

用在干性油中稀释的干酪素或細木工胶粘結裂縫或折損处，并用鉄錫夹紧。在比較严重的折断处上面应釘一层鉄皮，或粘上和用釘子或鉄錫釘上一层胶合板。在修理歪斜的滑雪板时，将它加热，压住一端，旋轉另一端直到变直为止；然后将滑雪板夹紧，任它冷却。如果滑雪板的尖端弯曲太少，可将它加热，弯折，定型和任其冷却。

出发之前，应将滑雪板上的陈油去掉；为此可将其滑行面在焊灯或汽炉上稍許加热，用刷子擦掉油垢，然后用砂紙、玻璃打光滑行面，或甚至用鉋子鉋一道。如果滑雪板还不曾使用过，那末在塗油

之前应当用砂紙將漆擦掉。

为使滑雪板不致粘雪起見，先用适当的配剂加以浸制，然后塗油。在海冰上滑行时不宜塗任何油膏，因为盐能腐蝕油膏。

用下述这种普通和耐久的浸制法浸制后，滑雪板可在数月內保持其良好性能。

用三份亚麻油和一份焦油的混合剂塗在干燥的滑雪板上。然后在溫度 $+45^{\circ}$ 左右处使它干燥。这一道手續須重复做4次或5次。这样处理之后的滑雪板在低温时不需要塗油，但在融雪时須在滑行面塗一薄层蜡或石蜡，在滑行时这层蜡容易擦掉，需要时常重塗。

另一浸制法：用亚麻油塗抹雪橇数次，直到木材被浸透为止；俟干燥后再塗一层煤油，并用刷子或抹布蘸焦油塗在滑行面上；然后将滑行面放在焊灯或火焰上烘热，直到出現棕色气泡为止。把这道手續重复做到木材完全飽和为止。滑雪板冷却以后再一次用刷子用力塗抹焦油。以后每当滑雪板发白时再重塗焦油。这种浸制法适用于零下 20° 以下的溫度，当溫度較高时須用相应的油膏塗抹滑行面（見下）。

Г. 拉赫曼宁和С. 布图尔林建議用下述方法浸制普通猎人式滑雪板：

取400克亚麻油在温火上加熱；当它沸騰时加入400克石蜡，400克焦油，800克松节油，50克福尔馬林。在加熱混合剂时須小心，以免燃发。将混合剂趁热塗在滑雪板的底面。如混合剂不易被吸收，可減少焦油分量和增加松节油分量，或以煤油代替松节油。俟滑雪板干燥后，再重复塗抹，直到混合剂不再被吸收为止。滑雪板最后一次干燥后，应再擦一次亚麻油。在缺少松节油或福尔馬林时，可以等量的焦油和松节油制成混合剂；将滑雪板加熱后較易吸收这种油剂。

市上有各种适合不同条件的滑雪板油出售；倘若沒有这种油膏，可在出发之前用脂油或滑油与脂油的混合剂塗抹滑雪板。在各种溫度之下，可采用下列配剂代替出售的滑雪板油：

1) 在溫度低于零下 35° 时用焦油塗抹（一切油膏在溫度低于零

下 20° 时效力极小);

2) 温度在零下 35° 至零下 $6-7^{\circ}$ 时,可用 3 份蜡、1 份地蜡或石蜡、1 份鲸油,加焦油和松香制成混合塗剂。将各种成分加热,搅匀,俟其凝結成块后,加以保存;用时在滑雪板上塗抹数次,每次均以手掌将它抹成一薄层。适应这种温度的另一配方:羊脂 30 克、石蜡 60 克、蜡 100 克、松香 140 克;

3) 当温度为 $-7^{\circ}-0^{\circ}$ 时,宜采用 3 份石蜡、2 份蜡和少量焦油的混合剂。温度在 -12° 至 $+4^{\circ}$ 范围内可采用挪威滑雪板油,其成分为:40 份石蜡、50 份熔化的橡胶、50 份树脂、100 份焦油和 13 份滑石粉。

Г. 拉赫曼宁建議在融雪时先用焦油塗滑雪板,然后再塗油膏;稍許烘一烘底面,但勿太热,以免焦油熔化,然后再塗油膏:先塗一遍在热的滑雪板上,俟滑雪板冷却后再塗一遍。在融雪时不可用手抹油膏。

除了上述这些油膏之外,还可根据雪的不同性质,配制各种适用的油膏;温度低于零度时用硬油膏,融雪时用軟油膏。現列举数种如下:

1) 干燥的粉雪,温度 -4° 至 -16° ,在微有起伏地区:石蜡 28%,松香 26%,蜂蜡 8%,浓矿物油 20%,熔化的橡胶 18%;在地形起伏大的地区上述成分的分量分別改为:22%,20%,8%,22%,28%。在低于零下 20° 的严寒中下面塗一层上述两种配剂之一,上面薄薄地塗一层融雪时用的油膏。

2) 新雪,温度 -2° 至 -10° :松香 33.3%,蜂蜡 33.3%,炼牛脂 13.3%,落叶松脂或一般松脂 20.1%。

3) 粘結的雪,温度 0° 至 -3° 之間:石蜡 20%,蜂蜡 6%,松香 18%,浓矿物油 27%,融化的橡胶 27%,浓缩亚麻油 2%。

4) 融雪和潮湿的雪冰:松脂 60%,松香 28%,浓缩亚麻油 12%。

5) 薄冰、粒状雪、冰壳、冻结中的硬雪冰:松脂 42%,松香 41%,浓缩亚麻油 17%。

在所有上述配剂中均可以地蜡代替蜂蜡,以普通蜡代替石蜡,以

浓矿物油代替松脂，以针叶树脂代替松香（用西伯利亚落叶松的树脂较好，从树干流出的松脂质量较差）。亚麻油应预先加热到成为稠密的粘性物质、类似印刷油的程度（高聚合亚麻油）。在制熔化橡胶时应取有色橡胶（红橡皮管等），切成小块，装在铁器中加热到完全融化成为稠密的褐色粘性物质的程度。矿物油应预先加热，至去掉全部水分止。在制造油膏时首先融化松香，继而加蜡和石蜡，以后再加融化的橡胶、矿物油、树脂、松脂和脂油。然后把油膏放到温火上再加热 10—15 分钟，同时不断搅拌；制成的油膏经麻布或纱布过滤到罐中。

把硬的油膏在滑雪板上涂一薄层，用软木塞、皮手套或手擦到发亮。将涂过油的滑雪板移至室外，让它冷却 10—15 分钟；然后才能放到雪上去。液态的油膏则先在滑雪板上涂几块，然后用小刀抹匀。

关于滑雪板油的制造和使用方法的详细说明可以参考 H. Г. 拉普捷夫的著作（1946）和苏联体育和运动出版社出版的小册子。

馬 和 牛

9. 騎乘和馱运

冬季在积雪地区很少骑马或利用马作为牲畜，因为在雪盖层厚的地方马只能在踏平的道路和小径上行走。可是在苏联某些区域，甚至在雪很深的地方仍然用到它们。例如，在雅库特，直到不久以前，冬季还经常用马作为运输工具，甚至让它们通过道路稀少的山区；在通过人烟稀少的地区时，有时在长达 500 公里的旅途上马仅能依靠天然饲料为生，而且还须用蹄子在雪中挖掘深沟，把草掘出来（参看 C. 奥勃鲁契夫著作，1928 年）。

只有那些营养非常好的，冬季习惯于吃雪下饲料和在严寒中过夜的马才能胜任这种运输工作。到达旅途的终点以后它们通常已非常消瘦。在正常条件下，在冬季运输中，必须为马准备饲料——干草和燕麦或其代用品，并且为马准备温暖的过夜处所。遇到偶而在严寒中过夜的情况，应将马安置在避风的地点（在树林中或岩壁下）或

筑一雪堤，搭一遮棚、窝棚等。此外还必须准备寝蓆——麦秆、针叶树枝叶、苔藓等，作为馬被，在馬露天过夜时和站立时盖上。在不工作而長時間靜立在严寒中的情况下，应每隔 3—4 小时用按摩的方法（用草辮等）使馬温暖，并領它走动 15—20 分钟。

在荒地上馬只能通过不很深的雪——深度不超过 50 厘米；如雪已深达馬腹，則絕不可让馬在它上面行走。

在通过短距离的深雪时，有时可在馬脚上加踏雪板：取直径 25 厘米的木板，上面为鉄蹄挖出孔穴，利用弯曲的 U 形鉄錫，从下面釘上螺絲釘，将踏雪板安在蹄上。在开辟小径时，不宜为馬安踏雪板，应当去掉馬鞍和馬具，甚至取下蹄鉄，以免馬在雪中翻滾时搞伤身体。前面由一个穿着印第安式滑雪板的人領着。在这匹馬后面跟着另一匹蹄上安踏雪板，并拖着几輛空雪橇的馬，再后是第三匹輕載的馬，到第五匹或第六匹上才滿装貨物。

冬季在每次休息之前应让馬至少走 3—4 公里的慢步。如果馬在到达休息地点时还在发热或出汗，必須領着它慢慢走 20—30 分钟，隔一点鐘再重复一次。在路上休息时馬头应朝背风面。

在飲水时，如馬飲得不过急，可抽掉它口中的嚼鉄。应时常将貪飲的馬从水边引开；如果馬在水桶中飲水，可在桶中撒少許干草屑。发热和出汗的馬必須在經過休息之后才給它飲水。

身上蒙着霜的馬在装鞍或套轡之前必須用草辮按揉和用呢絨拭干。在严寒时应先将鞍子內側稍稍烘热。装鞍之前亦应将肚帶、靽和靽在篝火前或室內烘暖、化开和烤干。

在冬季装蹄时，如上所述（見第六章，§9），应在乘騎馬上釘帶两个鉄蹄的蹄鉄；在轡馬上釘帶三个鉄蹄的蹄鉄。

騎馬者在冬季应穿足够温暖，同时不太笨重的衣服。手和脚最易冻伤。皮靴的尺寸应大一些，以便穿两双厚毛袜；不过在严寒时最好还是穿兽皮靴騎馬。脚鐙必須用毡或厚呢包裹。

在苏联某些区域冬季在居民地区旅行时往往用牛作为乘騎的牲口（例如在雅庫特和布里亚特蒙古）。在雅庫特，馬通常在露天过夜，而牛則須在牛棚中过夜。因此，在乘牛旅行时应适当安排時間，使每

次过夜的地方都在居民点中。

10. 雪橇运输

科学考察队在雇雪橇时，通常連同馬和飼馬員或工人一起雇用。在接到雪橇时，应注意轡桿是否被繩索、鐵絲或皮帶所縛牢。雪橇的滑木下面应包有鐵皮。無論是滑木或是鐵皮均应互相平行。对于轡具的要求与夏季的一样(关于馬的管理見§9)。

雪橇的型式和載重能力取决于当地的条件和道路的性質，而且应根据考察的任务选择适当的雪橇。馬拉的雪橇必須在碾平的道路才能發揮最大的效力。在人烟稀少和沒有道路的地区宜用鹿挽的雪橇。

单馬雪橇在恶劣道路上的一般載重量为 250—350 公斤。在苏联某些地区也有用牛挽雪橇的；它們只能慢步行走，每小时的速率为 3 公里；裝載貨物的重量与馬拉雪橇同。在中亚細亚用駱駝拉雪橇；它們的运输能力比馬大一倍。在人烟稀少的地区乘雪橇作长途旅行时，一半貨物的重量被喂馬的燕麦和干草所占。在深雪中为雪橇开辟道路的方法見§9。

鹿

馴鹿历来是苏联北方的运输牲口。早先，从西部的科拉半島到东部的楚科特加，几乎全部貨物运输都依靠鹿挽的雪橇；在西伯利亚的大密林地带和南至貝加尔湖和阿穆尔河的广大地区亦均采用馴鹿运输。現在，北方的物质运转已經在很大程度上依賴机械运输，不过对科学考察工作而言，在許多情况下仍然离不开鹿运。

鹿橇不仅可以在平坦的苔原和密林地区作长途旅行，而且可以在山地密林地区行走。在普通的乘騎小径上，只要开辟(清除树木)一条寬 2 米的道路即可通行鹿橇运输队。遇到不通行的地点——稠密的灌木丛、冲沟、陡坡、悬岩峭壁，可循冰冻的河流繞过；河流通常是鹿橇队的最好道路。

在山区，最大的困难是通过隘口；某些山脉中間具有古冰川作用

造成的纵谷，还比较容易通过，可是被年轻的河谷所深深切割的高山地形则为不可克服的障碍；在这种情况下必须绕大弯或进行繁重的道路工程。

11. 挽具和雪橇

挽雪橇的鹿可以比乘骑的较小一些。通常利用公鹿、闕鹿和数年未曾生育的母鹿。在少鹿的地区有时把所有母鹿均用来挽橇，可是这样做法不论对仔鹿或母鹿都是极其有害的。无论如何绝不可以利用怀孕三月以上的母鹿作为运输工具，在狩猎前后亦不可采用母鹿。

在叶尼塞河以西，载人的雪橇采用扇形配驾，将四只或五只鹿并排地套在前面，而载货的雪橇则采用双鹿配驾。叶尼塞河以东全用双鹿配驾；楚克奇人和科里亚克人在载货雪橇上只套一只鹿。在过渡地带——克拉斯诺雅尔斯克边区密林中采用双鹿配驾，苔原上用扇形配驾。

驯鹿的挽具非常简单——仅由套包和挽革组成。只有在卡累利雅和可拉半岛采用颈轭与挽索。套包系用结实的油皮、柔皮海兽皮或麻布带制成。挽革使用更加结实的皮革——海象皮、海兔皮和最好的油皮。套包环绕肩部和耆甲，并在鹿的前脚之间穿过；在双鹿配驾时套包套在左鹿的左肩和右鹿的右肩上，挽革则穿过两鹿之间联接到雪橇上。在东部，将挽具接到雪橇上的方法十分简单；埃文基人和雅库特人的雪橇前面有一木拱，挽革即穿过此木拱而联接到两只鹿的套包上。倘若一只鹿拉得比较用力，而另一只落后，那么挽革便会把落后的那只拉向雪橇，木拱便打在它的后腿上；在这种机械作用之下挽鹿不得不勤勉工作。由于这种挽具构造简单、材料节省和价格低廉，大型旅队使用起来最为经济和便利。在套鹿时只须将它牵到雪橇前，先将套包套在头上，再抬起一只前脚，伸入套包中。

一个人可以率领八辆雪橇；用缰绳把鹿系在前面的雪橇上，使它跟着前进。

在载人的轻型雪橇上套比较习惯于快跑和能够听从缰绳指挥的

鹿。通常把受过最充分訓練的一只套在最前面。在西部的配駕中，前面的鹿套左边，在东部則套右边。在其头絡或勒上系一根韁繩；用皮带联接鹿的鼻面。只要扯动或輕拍韁繩即可使鹿轉弯、快跑或慢跑。另外再輔以一根頂端鑲骨的长棍，用它驅策鹿前进或令其停止。

在西部的配駕中，雪橇上沒有拱木，用皮带將韁繩系在雪橇前面，或者安一根橫木，用鉄环或帶孔的短木条或骨片把皮带系在上面。轆革亦通过这个鉄环；在載貨雪橇采用双鹿配駕时，总轆革穿过两个鉄环，可以自动調節鹿的运动，就象东部配駕的那樣。在三鹿配駕中，第三个鉄环套在其它两个之間的皮带(轆革)上，用皮带末端拉着两只鹿。在四鹿配駕中，雪橇上拴 3 个鉄环，轆革上套两个。

在載人雪橇中另用一根跨鞍的皮带支持轆革；載人鹿橇的套包比載貨鹿橇上的輕便和完善，只要从一側投向另一側即可更換鹿肩。它加在鹿体上的压力比載貨鹿橇上的套包輕一、两倍。

鹿的头絡具有两根皮带，一根套在頸項上，另一根套在眼睛前面的鼻梁上。用一根骨的或木的短棒將它勒紧。韁繩有时直接与頸革連接，并穿过一个骨制的环圈。

帶套包的轆具有很大的缺点：鹿的力量被利用得极不充分，因为它仅用一个肩挽着，而稍許有些分側行；套包重压和摩擦頸部，轆革碰到后腿；沒有制動設備，从山上下坡时，拱木脫开，鹿奔向一側，后面雪橇的拱木撞击在前面雪橇的后部，所有的雪橇便一个連着一个冲下山去。

为了保护鹿的体力，应时常更換套包的位置，让鹿輪流用左肩和右肩拉橇。

楚克奇人和科里亚克人直到現在在套載貨雪橇时仍然只把套包套在鹿的左肩上，因为早先仅限于出殯时才套右肩。而双鹿配駕則仅限于用在載人的雪橇上；鹿的体力未能获得充分利用。

在雇鹿橇时，应选择具有光滑和平行的滑木的輕而坚固的載貨雪橇。

鹿和狗挽的雪橇通常不釘釘子，而把各个部件用皮带联結；滑台柱凿入滑木，而橫梁則嵌在滑台木的筍槽內(关于这种雪橇參看

§13)。在其它型式的雪橇中(例如楚克奇式),用一个木制或骨制的轆弓代替滑台柱和橫梁。

这种弹性装置使雪橇可以經得起树木、岩石或雪波的猛烈撞击。雪橇不会松动,仅有时須勒紧松了的皮帶。而用鉄釘或木釘釘成的雪橇則非常容易损坏。在大密林中最宜采用帶轆弓的雪橇:撞到树木时轆弓弹回,雪橇前部跳到犖鹿的一边,不象沒有轆弓的鹿橇那样往往鈎在树上,使鹿停下。

C. 波波夫根据多年經驗指出:在苔原的条件下,具有裸露滑木的雪橇滑行效果比包鉄的滑木好。在轉弯的时候,具有弯曲滑木的雅庫特式雪橇遇到的阻力比直滑木的小。

雪橇的滑木用白樺制作,但載貨的雪橇以及載人的雪橇亦往往有采用比較坚硬的落叶松制滑木的(見§13)。滑台木用白樺制,轆弓和橫梁用白樺或柳树制造。

載人的雪橇比載貨的高而短;在有些民族(例如楚克奇)那里,它們非常薄和脆弱,全用白樺制造。

載人雪橇具有高的靠背,而載貨雪橇仅在兩側有低的編制的側栏干,或者簡單地用两根高出底板 15—20 厘米的木桿作为栏干;甚至有几种載貨橇,例如楚克奇式,根本沒有栏干。

C. 波波夫根据极地农业、畜牧业和工业研究所的經驗設計了几种新式的、比較合理的、鹿挽的載貨和載人雪橇。

具有轆桿的載貨雪橇:双鹿配駕或兩对縱列配駕。所有的鹿均有頸軛、曳索和犖革。載人雪橇有的有轆桿;有的沒有;双鹿或四鹿縱列配駕,亦有三鹿配駕的(配駕图参看波波夫 1941 年的著作和 1948 年出版的“养鹿学”)。

轆桿可以保証在下坡时对雪橇进行制动;由于鹿的力量得到比較充分的利用,可以装載更多的貨物:在試运中,双鹿雪橇装 380—400 公斤的貨物走了 1500 公里,每日走 25—30 公里。在短距离运输中,用四鹿雪橇可装 800—1000 公斤。頸軛和犖革对頸部和腿部的摩擦較小,在試运中未发生挤压現象。

12. 鹿橇运输

冬季在良好的道路上双鹿雪橇可以载运 110—180 公斤，加上頸軛后可增加到 300 公斤；在恶劣的道路上有时只能载运 100 公斤以下。在这样的载重量下，驯鹿每小时可走 4—6.5 公里。如需在良好的道路上以每小时 9—10 公里的速度快跑，应将载重量减少 20—30%。载人雪橇在良好的道路上快跑的速率可达 14—15 公里。

夏季双鹿雪橇上的貨物不应超过 50 公斤，在比較难行的道路上只限 25—35 公斤。夏季在载人雪橇上应套四只鹿。在沼泽地上雪橇比較容易滑行，但在带有大草墩的沼泽上很难行进。

楚克奇式的单鹿雪橇在良好的道路上只能装载 70—80 公斤的貨物。

每日行程为 15—40 公里，但在长途旅行中，为了避免使鹿过度疲乏起見，宜将行程縮短为 20—25 公里，而且在每四天的行进之后安排一天休息。在一天工作時間較长时(8 小时左右)，应在中午让鹿休息 2 小时。在这样的紧张工作中应每天給鹿加喂两次料(見第十一章)，因为单靠地衣不足以維持必要的营养。一只驯鹿每天要吃 6 公斤左右的地衣，因此，在宿营时，应选择具有良好牧场和积雪疏松的地点。坚固的、为风所吹硬的雪和冰壳会妨碍鹿用蹄子挖掘苔蘚。最松軟的雪存在于干草墩間、林中或掩蔽的狭谷內。鹿到春季时非常容易疲乏；精疲力竭的鹿往往跌倒在地，甚至不拉雪橇也不能再走路；有时到第二天还不能复原。因此春季应当特別注意管理运输队，当某只鹿开始感到疲乏时，立刻就以备用的鹿換上。从鹿的尾巴上可以看出疲乏的程度：强壮有力的鹿尾巴老是垂直地翘起(特別在危险地点如此)，而疲乏的鹿則尾巴下垂。

由 7—8 輛雪橇組成的一队鹿橇中冬季应配备 2—4 只备用的鹿，而在长途旅行中，特別是在春季，則須配备一整队备用的鹿。

旅途中，夜間放鹿时，与夏季一样，不加足絆，仅給最倔強的鹿的頸項上挂木棍(見第六章，§22)。在这种場合上小羣的鹿通常不用牧人保护，只須在早晨和傍晚均检查一遍即可，有时夜間再检查一次。

目前从可拉半島到列納河左岸利用猎鹿犬保护鹿羣和协助捕鹿；在涅涅茨人和科米人地区，猎鹿犬飼养业最发达。

在森林地区捕鹿时，可用砍伐下来的树木枝干搭成只有一个入口的围柵；在苔原上可用繩子做围柵，或者把雪橇按次序排列成一半圓，雪橇前端抬起，滑木靠在放在雪橇前面的貨物上。把鹿赶入这种粗陋的围柵后，用挂有布幕的繩子把入口封密。大多数鹿可在围柵中捕获，最温馴的鹿甚至在围柵外亦可捕获，但“野”鹿在捕捉时必须利用套索，北方人民在使用套索方面技巧甚为嫺熟。

鹿喜吃一切咸的食品：魚、肉、湯、甚至鹹的油脂，喜欢嚼手套和衣服，因此在宿营时应将貨物保护好。吃慣精飼料的鹿会咬破装面包和面包干的口袋。

無論是碾平的雪橇路或是沒有道路的荒地，鹿橇均能通行。倘若雪非常深，那么，前面走一个穿鹿脚皮滑雪板的人，手中牵一輛空的双鹿雪橇，接着是一輛装有少量貨物(20—30 公斤)的雪橇，再后面就可以走載重正常的雪橇队。亦可把一輛四鹿縱列配駕的雪橇赶在前面。沿着复盖在深雪上的脆冰壳行进时也可以这样办。前面的鹿在路上应更換数次。在雪不很深时可以乘雪橇开路，但一路上亦应将鹿更換数次。

在疏松的雪面上宜采用双鹿配駕或縱列配駕，最好跟着滑雪者的踪跡前进；在四鹿配駕时必须开辟比較寬的路径。如果按照楚克奇人的方式，将雪橇編排成梯形的队列，那末每只鹿将落脚在新的雪面上，这种方式只适用于沿岸的坚固雪面，尤其是在脆弱的冰壳上最为有利：一只鹿挽着載人雪橇往往可以从冰壳上走过，而双鹿配駕的雪橇队則可能造成很深的濠沟。但是在疏松的深雪中絕不宜采用这种梯形的編队方式。

在被水复盖的或干的冰层上行走时，必須驅策鹿尽快前进，而不要停住雪橇队，因为在薄的冰层下面可能还有一层或数层水。在干的光滑的冰面上倘若有几只鹿摔倒了，不要去管它們，只顧領着雪橇队前进，其余的鹿会把摔倒的鹿拖带起来；否則，如果把雪橇队停下来了，鹿就很难在光滑的冰上使雪橇起動。

滑木在靜止时冻结在雪上，因此在出发之前应稍微推动一下雪橇，然后在雪橇开始行进时跨上座位。

和馬比較起来，鹿的性情要温馴得多，在挽車时它們不惧怕突然出现在前面的动物和物体；亦不怕听射击的声音。倘若人有事要拐到旁边去一会，要把雪橇停留一下，只須把鹿头轉向雪橇，系好韁繩即可。

为了沿途进行科学观测，考察者应单独乘坐一辆双鹿雪橇，配备受过良好训练的挽鹿。倘若操纵雪橇使他分心或在严寒中他有必要保护自己的手不被冻伤（韁繩冻手，而考察者在观测的间隔中往往必须暖手），可将他的雪橇拴在助手的雪橇后面。考察者乘坐这种雪橇可以在必要的地点留下，然后追赶运货的雪橇队，甚至沿着无路的荒地拐到一旁去，如果雪不太深的话。在积雪很深时，应在雪橇上携带鹿脚皮滑雪板和普通的猎人滑雪板，以备向调查的对象走去。

载人雪橇上除了带科学仪器外，还应携带一袋紧急过夜时的必需品和一把斧头。

我国的鹿橇运输最适宜于北方的密林和苔原地区，在科学工作中它起了很大的作用。冬季用鹿驮运的方法与夏季几无差别（参看第六章，§22）。

狗

13. 挽具和雪橇

在我国北方的苔原上和一部分大密林地区利用狗橇作为冬季运输工具。在东部，狗橇分布在从白令海峡到阿穆尔河下游和萨哈林岛的整个太平洋沿岸。在大密林地带内部，狗橇主要用在河流上，甚至深入距林界 500 公里以上的地方。

套狗的方法有两种：纵列配驾和扇形配驾。纵列配驾是一种最古老的和完善的方法，叶尼塞河迤东的西伯利亚整个沿海地区均采用此法；叶尼塞河以西则采用扇形配驾。

纵列配驾有两种方式：1) 在一长条挽索的两侧成对地或交错地

(松状)将狗套上; 2) 用两条挽索, 将狗一个接着一个地套在中間; 第二种方式比較少見(图 148)。

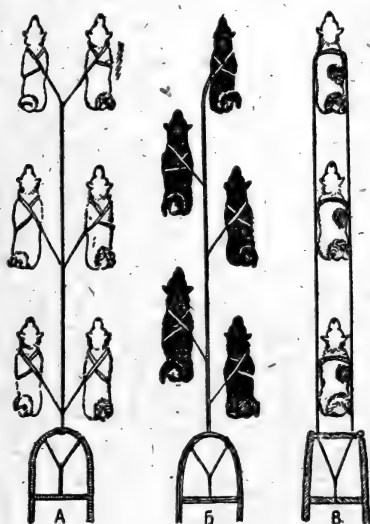


图 148 狗的纵列配駕:
A——成对的, B——松状的, B'——
魚貫的 (据 Э. 謝列舍夫斯基)

挽索系用皮带、海象皮或繩子制成; 繩子要用粗2—2.5 厘米的上等亚麻繩; 在挽索上每隔 1.20—1.50 米联結一对长 15 厘米的油皮或海兽皮制的皮带。皮带末端做成圈套或接縫环圈; 在駕車时将釘在每个套包的皮带上的系繩釘扞入这个环圈。皮带的对数决定于狗的数目; 通常做 8—10 对。狗尽先套在前面的索圈上, 多余的索圈与挽索的末端一起系在轆弓或前滑台柱上。留在雪橇上的繩头可作为馭者在遇到冰山或其他障碍时把雪橇拉向一边之用。



图 149 走在纵列配駕右侧的狗在安好套包以后的姿势
(据 Э. 謝列舍夫斯基)

套包系用油皮、精制的海豹皮、柔皮或寬 4—4.5 厘米的麻帶制成；其大小須適合狗的身体。狗用套包和鹿用者大致相同，不过是从头上套进胸部，而不是从脚底下套起；其后端貼在靠近狗臀部的側面；再往后是一根長 20—25 厘米的普通皮帶，末端安有系繩釘。此外，与鹿用套包不同，在狗用套包上还有背革，联在套包兩側的皮帶上。最简单的套包上有一根背革，位于前足之上；这样狗拉起来有些歪。好的套包在背部中間另加一根背革；在其对面接縫肚帶，这样，套包就可以牢固地套在狗身上，并且拉得直一些(图 150 和 151)(制作套包的細节詳見“**鞦犬飼養学**”1946)。

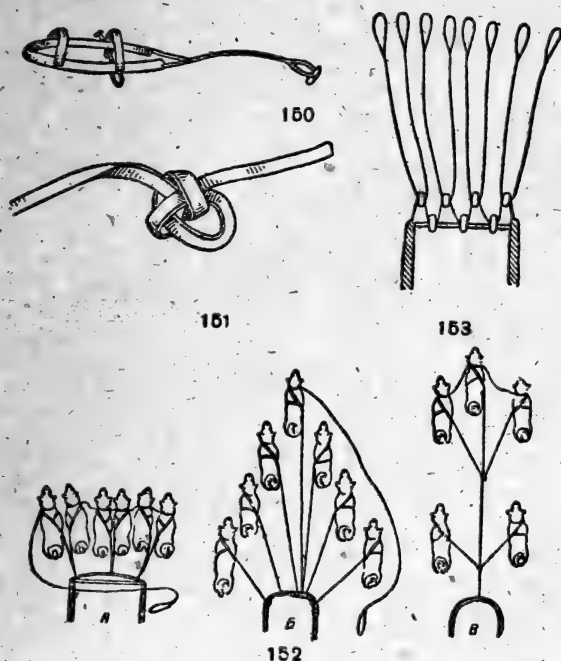


图 150 楚克奇式犬用套包(据 B. 博戈拉茲)

图 151 挽索上联接套包用的楚克奇繩圈的系結法(据 B. 博戈拉茲)

图 152 狗的扇形配駕：

A——新地鳥式的全扇形配駕， B——梯級扇形配駕，

B——扇形縱列配駕 (据 Э. 謝列舍夫斯基)

图 153 在扇形配駕中将套包系在鉄环上

所有皮带的系結均利用系繩釘，以便在严寒时可以迅速松套和为狗上套，并且无需脫手套。套狗时每对都应对称，使套包末端都在內側。

狗的扇形配駕类似西部的鹿的扇形配駕。这种配駕的方式約有三种：1)真正的或充分的扇形——所有的狗排成一橫行，或形成一稍微突出的弧形；2)狗排成楔形——梯級扇形；3)将狗拴在长短不同的挽索上，使它們在行走时不致彼此遮拦視綫。此外，还有一种綜合的配駕方式，前面三只狗排成扇形，后面在中挽索的兩側系上一对(图 152)。在扇形配駕中，每只狗单独有一条挽索，直接联接在轅弓或雪橇前部的橫木上，或者每对狗的拉索用一个鉄环穿在轅弓上。最完善的調节方法是另用一根短皮带系在雪橇橫木兩端，并穿过安在橫木上的三个鉄环(八犬配駕)；然后在短皮带上再套 4 个鉄环，每个鉄环上系一对狗的挽索(图 153)。所有走在扇形右側的狗均将套包套在右肩上，反之則套在左肩上。在新地島，于扇形配駕中，每对狗有一公共的挽索和两个互相对称的套包(图 152A)。

扇形配駕的套包与上述形式大致相同，惟背革套法略有不同：一端穿过狗的前足之間。在新地島，套狗的方式有时与套鹿一样：不仅穿过头部，而且套在一只前脚上。

在扇形配駕中将引路犬套在兩側，在縱列配駕中則套在前面。扇形配駕宜用在苔原的硬雪上，但不宜用在林中、深雪上和冰山之間；这种配駕不能充分利用狗的輓力；不能在一輛雪橇同时套許多狗，因为它們会互相妨碍。扇形配駕的优点在于所有的輓犬均处在馭者的木棍或皮鞭的直接影响下，容易驅策懶惰的狗；因此在輓犬未曾受过良好訓練，以及馭者的技术不熟練时，可采用这种配駕法。

在运输貨物和长途旅行中以采用縱列配駕效果較好，不过需要有熟練的馭者。

在鄂必河和叶尼塞河下游还有一种“骨盆”套狗法：套包不套在狗的肩部和胸部，而将繩圈套在后腿前面的軀体上。这种方法坏处很多：輓犬的力量不能充分地利用；腰部脊髓受伤后能引起四肢瘫痪，使狗失掉工作能力；此外，由于套包的挽革穿过后腿之間，只能用

来套闊过的狗。

为供讀者参考起見，图上还另外列出一种爱斯基摩式的大用套包，它的形状与上述套包有所不同(图 154)。

狗橇 大体上与鹿橇相似；其中以楚克奇式或科雷馬式比較最完善。Э. 謝列舍夫斯基的著作(1946)中有关于这种雪橇的詳細描述。

雪橇长度自 2—4 米，視狗的数目和装运的貨物而定，滑木之間的寬度为 55—75 厘米，

滑木寬 10—14 厘米，有时更窄一些。在滑木的后半部凿入 3—4 根高 50 厘米的滑台柱。在滑台柱的一半高度上钻孔或筍槽，嵌入橫木，将雪橇两半合而为一。雪橇的各部分均用皮带联结，坏了可以替换；这种雪橇，与鹿橇一样，极富弹性，經得起障碍物的猛烈撞击(图 155 和 156)。



154



155

图 154 爱斯基摩式大用套包

图 155 具有三滑台柱的雪橇

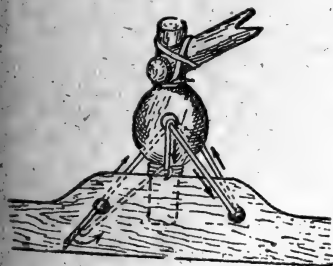


图 156 用皮带将滑台柱联结在滑木上，以及把橫木联结到滑台柱上(据 Э. 謝列舍夫斯基)

在滑木的細的前端上安装粗 5—8 厘米的轆弓，弓角联接到第一对滑台柱上。用狹长的木板鋪在橫木上作为底板，底板前端搭在轆弓的角上。在滑台柱的上端架两根細木杆，木杆与底板边缘之間編以皮带或繩索，形成側栏。后部亦編上这样的繩网。为了操縱便利起見，大多数雪橇在前面的滑台柱上安一根垂直的拱木；走在—旁的馭者手执这根拱木可以将雪橇拖离石块和冰山。在埃文基人的鹿橇上有时也可見到这种拱木。与楚克奇式不同，科雷馬式雪橇的滑木前部在轆弓內用橫木联结，而轆

弓的角則聯接到側欄上面的木杆上。轆弓內側再以兩根斜皮帶勒緊，皮帶後部編在一起，拴到轆弓的橫木和底板上。這樣安裝的轆弓具有更大的彈性和更加堅固，而且拉力的分布比較均勻。

扇形配駕的狗橇較短，寬度與鹿橇一樣。滑木長 180—200 厘米，滑木之間寬 100—125 厘米，滑台柱高 50—60 厘米。這種狗橇的全部安裝都是硬性的，而且一部分用的是木釘。因此，西部的雪橇經受撞擊的能力比東部的差。

東部雪橇系用白樺製造；轆弓有時亦用柳木。滑木用白樺和落葉松。白樺滑木有這樣一個優點：它能在下面牢固地粘上一層冰——底冰；因此在冬季必須用它。用落葉松制的滑木比白樺滑木堅硬得多，但幾乎不能抓冰，可用在海冰上面（鹽水能溶化底冰）和冬季時未被雪復蓋的土地上，春季和夏季亦可用它。在這些情況下也可採用金屬包底的滑木，可是冬季在干雪上滑行時它們的效果不如粘着底冰的滑木好。

在疏松的雪面上滑行時必須用狹窄的雪橇，其寬度不宜超過前面跑的狗的足印的寬度。例如，涅夫赫人（奇利雅克人）的雪橇長達 4.5 米，而寬僅 40 厘米。四滑台柱的寬雪橇用來運輸沉重的貨物。

如象 A. 米涅耶夫所指出的，在海冰上滑行時，特別是在秋季和春季，最好用骨鑲底的滑木（用鯨的頷骨或海象的牙齒鑲底）。這種滑木比鐵皮包底的輕，在干的淡冰上滑行效果也不錯。

14. 狗 橇 運 輸

東西伯利亞的鰻犬被公認為是最好的鰻犬；其中最著名的是因迪吉爾犬，其次是科雷馬犬；最好的雪橇馭者也出在東部沿海。狗有了一歲半，甚至一歲，即可開始做工，但跑長途時須用三歲以上的狗。最好的工作年齡是 3 歲—7 歲，最大的限制是 10—12 歲。東部根本不用母狗套橇，在雅庫特和新地島有用母狗套橇的，但不用它們作引路犬。公狗通常去勢。

一只狗所能負擔的重量取決於道路情況：疏松的或密實的雪，冰壳或融雪，帶鹽或帶冰山的海冰，起伏的地形等等。在縱列配駕中一

只狗的最大載重量達 40—50 公斤，在困難條件下的最小載重量只及上數的 1/3。在新地島，在扇形配駕中，如道路不好，每只狗能負擔的重量在 20 公斤以下。載重量還因跑的速度和行程長短而異；在短距離中，每只狗平均可負擔到 60—65 公斤，于 12—14 小時內跑完 120 公里（謝列舍夫斯基，1946）。大型四滑台柱雪橇的總載重量可達 800—900 公斤，個別地可達 1200—1300 公斤。

具有 10—12 只橈犬的三滑台柱雪橇通常能裝 400—500 公斤，但在惡劣的道路上貨物的重量有時應減少到 150 公斤。

滑行速度快慢不一，看貨物重量、道路情況和橈犬的數目和質量而定。在滿載情況下和長途旅行中，時速很少超過 7—10 公里，一日行程為 50—70 公里，在惡劣的道路上日行 30—40 公里。

具有 8—12 只橈犬的載人雪橇（一兩個人和少數行李）時速在 12—20 公里之間，看道路情況而定。狗橇一日行程的最高記錄達 220—250 公里。

在縱列配駕中主要依靠聲音指揮狗的行動；好的引路犬能夠出色地執行簡單的慣用命令。用一根一端削尖的短而粗的木棍進行制動，這根木棍在行進時扞在雪橇前部滑木的尖頭之間，或者在第二根滑台柱的前面從一側扞入雪橇下面，並用一個系在滑木尖頭的繩圈將它扣住。

在轉彎時用木棍稍許向右或向左制動。在制動時亦可壓住雪橇的一側或立在一根滑木上。有時也用長鞭鞭策后面的狗，或甚至用木棍打它。在扇形配駕中用一種特制的鞭子趕狗。

在採用縱列配駕時，路上應時常改變狗的位置，因為最后面的狗負擔最重。而前面的狗只有在走深雪時才比較吃力。在雪面疏松，而深度超過 15—20 厘米時，宜在載貨雪橇的前面放一輛三四只狗拉的載人雪橇以开辟道路。

狗的訓練在雪橇運輸上有很大的意義，尤其是走在縱列配駕前面的引路犬更應當訓練有素：它應當會選擇道路，使整個雪橇克服障礙，制止其它的狗追逐奔跑的野兔，執行馭者的命令。雅庫特和楚克奇沿海的居民——俄羅斯人、雅庫特人和楚克奇人——最善于訓練

狗和駕馭轆犬；他們是世界上最高明的馭轆者。

在低温时，滑木上带底冰的雪橇比木底或包鉄的好。在白樺的滑木上用刀刻些細槽后，可以直接塗冰，但为了冰粘得更加牢固起見，应事先在滑木上用泥炭、粘土或牛糞塗一层底子。用水把它們和成稀浆，抹上5—7毫米厚的一层；俟其凍結时，用鹿尾、兔腿皮或碎布制的小刷子蘸水塗在滑木上，有时亦可用口噴水上去；这样重复塗抹40次，直到冰层厚到1—2厘米为止；亦可做更厚的底冰。在雅庫特，塗冰以前在牛糞上还再塗一薄层面糊。

在滑行时底冰会被擦掉和粘附狗糞。因此晚上应当用刀子刮干淨，重新塗抹。在敞露的土地和带盐的海冰上不宜采用底冰。为了預防途中底冰损坏，可在怀中揣一瓶水，或将水瓶藏在兽皮保暖袋中，以备临时塗抹之用。

在冰壳上、逐漸融化的海冰上和带盐的海冰上旅行时，应給狗穿上鹿皮制作的、縫有另縫上去的袜底的袜子。袜子在膝关节处用細带系結。但在严寒时不可穿这种袜子，因为关节上的系結会妨碍血液循环。由于狗受咬自己的皮袜，曾經嘗試采用麻布袜，但亦损坏得很快，每天須重換新的。在严寒时須用围腰遮盖狗的鼠蹊部分。

雪橇上的貨物应布置均匀；前面放体积小的重物件，高度不超过雪橇底板的60厘米，以免妨碍馭者看見所有的狗；在第二对滑台柱的附近放柔軟的物件，高与雪橇的側边齐，上面坐一两个人；后面堆放大体积的貨物，高度可到1—1.3米，甚至更高一些。貨物宜用大幅的麋皮或帆布包裹，将包皮放在貨物下面，然后从各面包上。上面用繩子紧紧細扎在雪橇上，以免在雪橇快跑或翻倒时东西撒落。

途中每次应休息5—10分钟，对于还未曾习惯的狗每5—10公里給予休息一次，而对于惯于工作的狗則可隔15—20公里休息一次。每隔2—4天安排一个休息日。

傍晚到达駐地后将狗系在鏈上，在长鏈上每隔2米拴一条长80厘米的、带頸圈的短鏈。不可用皮带拴狗，它們会咬皮带或甚至将整条皮带吃下去。狗蹣縮成一团在雪地上过夜。过夜地点应选择在被风和雪深处，以便狗挖掘藏身的坑穴。在結实的雪上应当为每只狗

单独挖一个坑穴。在长期宿营时，应在硬雪中挖特别的窖洞或建筑其它蔽风的处所。

一般每天只給狗喂一次料，时间在傍晚，每只狗分开喂。关于飼料可参看第十一章，§4，詳見 И. 索科洛夫著作（1939）和吉洪年科著作（1939），以及“犍犬飼养文集”。

每只狗每天約需干粮（米粒、粗餅干、硬面包）800—1000 克，生凍肉 1.5—2 公斤。这个数量限制了狗橇的活动范围：按 10 只犍犬計，每天需 10—20 公斤飼料，在 20—40 天的过程中狗所吃的粮食几乎等于它們所能运输的全部重量。

应当注意，在遇到暴风雪被迫宿营时，狗每天要吃的飼料与平常一样多，而暴风雪往往持續数日甚至一星期。逆风的风速达每秒 7—8 米时狗即不能行进。尽管有以上所述这些缺点，与鹿橇比較，由于狗橇的速度快，载重量大，它仍然是我国北部和东部沿海地方的最好运输方式。但是在疏松的雪面上使用狗橇比較不利，因为当雪的深度可为鹿橇輕而易举地通过时，往往狗橇已不能通过。由于鹿橇的通过性高，加上不必攜帶飼料，鹿橇运输在大密林地带是最經濟的。

在伟大的卫国战争期間不論冬季和夏季都曾經广泛采用狗橇作为运输伤员和輸送軍需物資之用（B. Г. 戈魯別夫，1946）。最便捷的配駕办法是用 3—4 只犍犬（远程的用 6 只）拉一輛船形拖板或輕便雪橇，而夏季則用帶輪的拖車。用这种方式运出伤员的速度比用馬快两、三倍，而人畜的损失均較少。

关于駕馭狗橇的技术詳見“犍犬飼养学”論文集（1946）和 И. И. 索科洛夫的著作（1939），此外还可参考北极地区，付极地帶和南极地区許多考察旅行的报告。

至于在狗橇上进行科学考察的問題，大致与上述在鹿橇上的相同，但由于狗橇的载重量較大，上面除了装載必需的用品外，还可坐两个人——馭者和科学工作者，因此后者可以不必在操縱雪橇上浪费精力。在坚硬的雪面上可以高速度周遊各处，但在大密林的疏松雪面上比鹿橇更需依賴滑雪板的协助。

冬季的科学工作

15. 在严寒中如何保管科学仪器

手表和怀表在低温中走几个小时就会停，因为涂在机件上的油会凍結。因此不可将它们放在外面的衣袋中和手中，只能放在里面的衣袋内。但在必须进行经常读数时，例如在路线测量中，把表放在里面的口袋内很不方便；可将它放在手套下面，握在左手掌内；不过在这种情况下必须把另一只备用的表藏在里面的衣袋内，因为在零下 60° 的严寒下，即使把表放在手套中，走两小时也会停止。

倘若有必要携带测时仪，那么为了保证它不间断的走动，应将它放在鹿皮包裹的驮运箱内，箱内装一桶热水，放在测时仪的匣子下面或与它并列。在帐篷内或在露天用测时仪进行观测时也应安置这种保暖箱，否则测时仪的走动将不能保持均匀。

具有胶布卷帘快门的摄影机在严寒时快门会凍結，开动时可能破裂。因此，必须将它保存在里面的衣袋内，仅在拍摄时才取出来一会。具有扇形和环形快门的相机在严寒时快门上涂的油会凍結，因此在冬季开始时应将油擦去。但是即使这样仍应将相机保存在衣服里面。因此，冬季在温度低于零下 $40-50^{\circ}$ 时用小型镜箱比较方便，因为可以把它藏在衣袋内。

仪器上可能被手接触的金属部件应统统用绒套包裹起来，如果这样不妨碍观测的话。在观测时如果必须用裸露手接触金属，动作应尽可能迅速，以免凍伤手指。因此，举例来说，宜用操作比较简单的摄影仪器。应当记住，在温度极低时，必须十分干燥的手才可接触金属，湿手会凍結在金属物体上。也不可用嘴唇或舌头接触金属，例如，在修理工具时不可把小刀、螺丝起子和带扣的皮带等拿到口内。

在测量工作中，可在鹿橇或狗橇后面安装一个带有计距器的自行车轮。车轮安置在普通自行车轮叉或特为制作的金属或木轮叉上。将轮子安在雪橇上的方法很多；图 157 所示的是其中一种比较

复杂的,具有金属支架的安装法。比較简单的是用一个木支架:輪叉安在木板上,木板用螺絲釘或皮带联結到雪橇的后橫木上。应当从自行車輪上把輪胎取下来,代之以交叉編織的油皮带(如图所示)。为使車輪在越过障碍物(石头、雪波、草墩、冰山、树干等)时不致折断或弯曲和停頓在垂直位置起見,必須如图上所表示的做两个旋轉軸——水平的旋轉軸A和垂直的旋轉軸B。

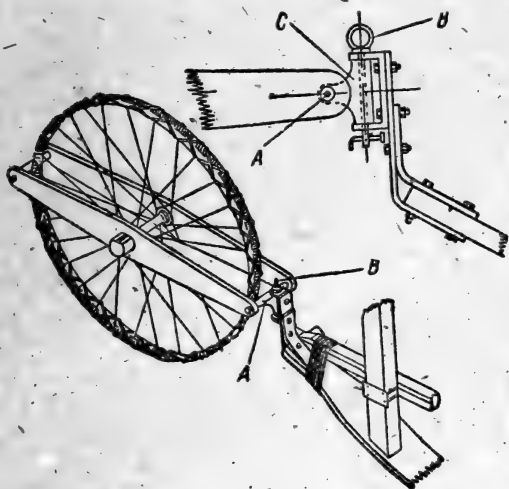


图 157 在雪橇上安裝計距器:
A——水平旋轉軸, B——垂直旋轉軸, C——
金屬支架(用一块鉄鑄削而成或鑄成)

在帶有推進器的雪橇上很难安裝帶計距器的車輪,因为这种雪橇在駛过草墩和雪波时会发生猛烈的撞击,在撞击之下計距器非常容易损坏。

出发之前必須把計距器在精确丈量过的一段路程上試驗一番,編制訂正表。

科学仪器——照相机、經緯仪等——必須裝在皮匣內或包裹在衣服中才能攜入帳篷或其它的溫暖处所,先让它們暖一两小时,然后才可打开,否則它們会蒙上一层水汽。

参 考 文 献

ЛЫЖИ

- [1] Бутурлин С. А. Настольная книга охотника, 3-е изд., 1932.
- [2] Буханевич, Живаго, Маленинов А. Лыжный туризм, 1941.
- [3] Воронов В. А. Основы лыжного спорта, 1946.
- [4] Воронов В. А. Техника передвижения на лыжах, 1941.
- [5] Гавричков А. В. Лыжная подготовка, 1942.
- [6] Жемчужников А. А. Лыжи, 1939.
- [7] Качиони С. Год охотника, 2-е изд., 1936.
- [8] Красоткин Л. И. Методика лыжной подготовки, 1943.
- [9] Лаптев Н. Лыжные мази, 3-е изд., 1946.
- [10] Лыжный спорт. Под ред. В. И. Бергмана, 1938.
- [11] Лыжный спорт. Вопросы научного изучения лыжного спорта. Сборник статей, 1948.
- [12] Маленинов А. Л. Лыжные походы в горах, 1948.
- [13] Мауэр В. Э. На лыжах по пересеченной местности, 1944.
- [14] Панин Н. А. Привал лыжников и почевка в населенных пунктах, 1942.
- [15] Рахманин Гр. Снаряжение охотника, 2-е изд., 1930.
- [16] Серебряков В. Хранение и ремонт лыж, 1942.
- [17] Химичев М. А. Лыжный инвентарь (выбор, хранение и уход), 1942.
- [18] Черепов И. А. Горнолыжная подготовка, 1941.
- [19] Черепов И. А. Горнолыжный спорт, 2-е изд., 1940.
- [20] Брошюры (изд. «Физкультура и спорт»): 1. Как самому изготовить лыжи. 2. Учись ходить на лыжах. 3. Уход за лыжами. 4. Лыжные мази. 5. На лыжах по пересеченной местности. 6. Подъемы, спуски и повороты на лыжах. Журнал «На суше и на море» за 1937—1941 гг.

ОЛЕНИ И ЛОШАДИ

- [21] Житков Б. М. Полуостров Ямал. Зап. Рус. Геогр. Общ. по общ. географ., т. 49, 1913 г. (гл. X. Оленеводство Тобольской губ., стр. 252—292).
- [22] Нахлушин Н. Г. Оленеводство и ветеринарно-зоотехнические мероприятия, 1938.
- [23] Обручев С. В. В неведомых горах Якутии, 1928.
- [24] Обручев С. В. Колымская земля, 1933.
- [25] Петряев П. А. Езда на оленях. Справочник охотника-полярника, 1949.
- [26] Попов С. П. Новые типы хомутовой дышловой упряжки для оленей. Труды Научно-исследовательского института полярн. земледелия, животноводства и пром. хоз., серия «Оленеводство», в. 13, 1941, стр. 7—20.
- [27] Попов С. П. Санный путь в условиях тундры. Там же, стр. 31—38.
- [28] Северное оленеводство. Под ред. П. С. Жигунова и Ф. А. Терентьева, 1948.

СОБАКИ

- [29] Соколов И. И. Собаководство на севере СССР. Труды Научно-исследовательского института полярного земледелия, животноводства и промышленного хозяйства, серия промышленного хозяйства, в. 9, 1939 (с подробной библиографией).
- [30] Тихоненко И. Ездовые собаки Чукотки. «Стахановцы Арктики», кн. 9, 1939.
- [31] Шерешевский Э. И. Езда на собаках. Справочник охотника-полярника, 1949. (с подробной библиографией).
- [32] Шерешевский Э. И. Петряев П. А. и Голубев В. Г. Ездовое собаководство, 1946.

第八章 水上运输

C. B. 奥勃鲁契夫

1. 緒 言

乘船循河流、湖泊和海岸航行是一种非常便利的交通运输方式，一切科学考察工作者应当尽可能采用这种方式。特别是在沿河考察时，有些河谷由于峭壁阻挡和蔓草丛生而难于通行，可是乘船却可以迅速通过。用一只相当大的船，无需增加工人数目和补充驮马，就可以担负起全部人员以及必要的装备和物资的运输任务。此外，乘船航行还有一个重要的优点：它节省调查者的精力——旅行起来方便，疲劳程度比步行或骑马要轻得多，一天之内可以多做许多考察工作。

在顺流而下进行调查时，上述这些优点就愈加显得突出。在溯流而上时，如果没有摩托船，所费的力气就大得多；而且行程较慢；通过急滩向上航行则更加困难。因此，只要有选择的可能性，一般总是采用顺流而下的方式。在调查整个流域时，应顺主流而下，遇到小支流则从河口向上考察，然后折回。这时，支流的主要调查工作尽量在逆流而上时进行，以便让工人有较多的休息时间；至于向上航行时未能考察到的一部分对岸，则留待折回时再作考察。

在选择船只时，特别是在建造和装备船只，以及安装船帆时，必须具备若干有关船舶原理的基本知识。关于这方面的知识可以参看布拉戈达列夫的“水上旅行”和柳捷维克的著作。在本节中仅拟阐明几个最基本的概念；还有一些重要的术语留在后文中加以解释。

船舶的排水量指满载货物时船体所排开的水量；确定排水量的方法在§10中叙述。

侧阻力中心（水压中心）是水下部分在纵向垂直平面（中央纵剖

面)上投影的中心。其位置对于使用船帆有重要意义。最简单的确定法如下:将船体水下部分(包括舵和舵骨)在中央纵剖面上的投影用缩小的比例画在硬纸板上,然后剪下来,平放在刀刃上,使之平衡。平衡后用手指在刀上压一条印迹,再将图型在同一平面上旋转 90° ,再取得平衡和压一条印迹,两条印迹线的交点即为所求的中心。

对于已经下水的船,可用下法求侧阻力中心:将货物装好(如象扬帆待发那样),使船平行河岸,舵在正中,放下稳向板(如果有此构件),然后大约在船舷中央系一根绳子。如果系绳点位于侧阻力中心上,则把绳子拉向岸边时,船即移动,同时不改变船体的位置(意即仍与河岸平行);更换系绳点可以找出这一中心点。为使船不致倾斜起见,应将货物放在距岸较远的船舷附近。

吃水即船浸入水中的深度。吃水深度随负荷多少而改变。满载时的吃水等于水线距船底的高度。

浮性是船舶在水上的漂浮能力。船舷愈高出水平面,则储备的浮力愈大;随着负荷和吃水深度的增加,水上部分的舷高便相应地减少。

航行稳定性是船舶保持运动方向而不致偏航的能力。

稳性是船舶在水中保持其正常位置的能力,亦即在外力作用下,船舶倾斜而不致倾复,并能恢复其原来位置的能力。稳性决定于船体的形状和货物的位置;货物位置愈低,稳性愈大;货物位置过高会降低稳性,导致倾复;船体中有水存在亦能降低稳性,水量太多时增加倾复的危险;未固定的货物在船摇摆时可能移动,并使船倾复。因此,沉重的货物应当放在下面,在湖泊和海洋上航行时必须拴牢;液体应装在不大的、密闭的、狭窄的容器中;倘若货物太少,船的稳性不够时,在船底应加压舱。吃水深的船比吃水浅的船稳定;宽的船比窄的船稳定。内河航船由于稳性较小,不适宜在大浪中航行。

快速性是船舶能够在水中轻快地运动的能力,快速性决定于船体线型图(船体轮廓),船上的荷载和纵倾(船舶两端吃水深度之差);在大多数情况下装载货物时应使船尾部吃水较深。风的阻力和船舶水下部分的光滑程度亦对快速性有影响。

灵活性(迴轉力)是船舶听从舵、桨、帆和摩托(机器)的指挥而轻松地迴轉的能力,亦即改变其运动方向,同时又保持航行稳定性的能力。在船首负荷过重时船舶不听舵的指挥,容易发生偏航。

航海性系船舶不但在静水中,而且在强大的风浪中保持浮性、快速性、灵活性、稳性和航行稳定性的能力。航海性能因船体綫型、水上部分的高度和货載而异。鈍首的船不容易破浪(特别是巨浪)前进;尖首低舷的船容易将浪分开,同时被浪所浸。在船舷过低时;浪能从首部或尾部卷入船舶。高的船舷和上层建筑物在逆风时容易受阻。船体的水下部分应具有相当尖锐的綫型,而在水上的部分应具有比较丰满的綫型;中部的船舷不应过低,首和尾应具有足够的高度(見§10)。貨物应大部分放在船的中部——船首过重时不容易随浪升起,浪过后有下沉倾向;船尾过重时这些缺点更严重,不宜让水聚集在船上。

綫型是指在横向垂直截面(横剖面)和纵向垂直截面(纵剖面)上清楚体现出来的船体輪廓;一般位于船中央的最大横剖面称为船剖面。横剖面有圓的和带稜角的两种;船的輪廓愈接近平行六面体的形状,綫型便愈丰满;横剖面愈接近三角形的截面,綫型愈尖锐。在带稜角的綫型中,有的是平底直舷或平底斜舷的船(平底船型),有的甚至是底面有稜角而船舷傾斜的船(沙尔皮型)。

2. 河 船 型 式

船舶的选择取决于河流的大小、浅滩的深度和人員与装备的数量。一般以长约6—7米,装载量500—600公斤,由两个工人管理的中型船只最为便利,无论下水或上水均可使用。野外調查队在一个夏季所蒐集的标本,即使按最重的(地质和土壤队)計算,平均不超过500公斤,因此只需要有两三只这种中型的船就足够整个夏季之用,而且不必定期将一部分标本先送回基地或終点站去。一个人每月所需的粮食不超过40—60公斤,因此,有了两三只中型船,也足以运載五人到七人在2—2½月中所需的全部粮食;到工作結束时,粮食的地位就让給了蒐集的标本。

这种中型的船在苏联各个地区都有,但形式不同,名称不一,其中有些是适合科学考察用的。各种平底船的分布很广,它们的底完全是平的,舷是垂直的或倾斜的;这种船的容量较大,但航行起来笨重,仅适宜用在安静的、水流平缓的小河中。有几种平底船经过改良,或则在船底的纵剖面上稍呈弯曲(例如平底驳船“沙兰达”,载货河船“卡尤克”),或则具有圆形的线型(具有椭圆的横截面)。这样它们就比较适宜在较困难的条件下,在大河和急流中航行。椭圆形截面的船有的建造得比较宽敞,有的却比较狭窄。后者近似龙骨船,适宜在大河的下游和湖泊中航行。

平底船的船尾钝,几乎垂直(带轴板);船首尖,但也相当陡峭。椭圆形截面的船大部分首尾都是尖的,倾角不一。

在河流上游宜用吃水浅的、比较狭窄的船;在险滩和湍流上需要有高首。在大河和湖泊上,以及在险滩上,舷、首和尾均应较高,以便于升到浪头上去。

在苏联许多城市中可以见到带龙骨的河船。这是一种游览性质的小船,航行在城市附近,可容三人、五人或七人乘坐;它们仅适宜用在范围不大的静水上,不宜远航和作为科学考察之用。

在巨大河流的下游和大湖上宜采用海上用的船艇(参看§17)。

各种吃水深的水上船艇和渔船不宜用在中小河流上,亦不宜用来考察大河的河岸,因为它们容易在沙滩上搁浅,而且不能接近浅岸。可是在航行条件类似海上的地方,例如在广阔的水库上,以及在必须经常利用船帆的情况下,少不了要利用它们。有几种平底船,例如黑海的“沙兰达”和“卡尤克”,是专门造来作航海用的。

循大河顺流而下时可以采用重1000—1500公斤的大船。这样便可将全队的船工缩减到两人至三人,同时还有许多优点:雨天可以张防水布,船上有煮东西和冷天取暖用的炉灶,可以烧熏蚊烟,等等。必要时可让大船航行在河流中央,而调查者另乘轻便的小船沿岸考察。在巨型河流上还可采用规模更大的、带有船舱的、载重2—8吨的船。

3. 篷 船

任何一种中型或大型的船都可以改装成篷船。在相当于船长約 $\frac{3}{5}$ 的长度上(留下首尾供划工和舵工活动),用柔韧的柳枝、稠李枝或白樺枝弯成拱条,把拱条釘在船舷上。再用較細的树桿拴在拱条上,作为縱的桁构。在整个骨架上蒙一层防水布。防水布的边緣釘在船舷外面,或者用环圈扣在釘于舷下 10—15 厘米处的鉄鈎或釘子上。艙的两端掛上較輕的布帘;以一端或两端作为出口。在大船上可用布幕將船艙隔成两間,各有一出口。用木板或用树桿繃上帆布做成床舖;如果貨物甚多,可以睡在貨物上。如果貨物或床舖妨碍艙中通行,那末在足够平稳的大船上,可沿着船舷一側,在其外面的托架上釘一条木板,作为沟通首尾之用;不过这块木板在靠攏其它船只和碼頭时相当碍事。

在大船上长期工作时可以用木板建造船艙。用胶合板或薄板制成艙壁;如果木板是橫接的,应当一块搭在一块上,以免雨水注入艙內;木板釘在柱上,艙頂釘在拱木上,每一根拱木系由一寬板切削而成,亦釘在柱上。为使頂脊較高起見,可用两根木条制成拱木,連接處形成拱頂。艙頂由两层薄板搭成,木板橫搭在船上;在上层每块木板的边緣装一流水的細槽;順着船身縱搭木板而成的艙頂容易漏雨。如果用防水布遮盖船艙,应使頂脊比艙壁高 35—40 厘米,以免水停滯在凹处,造成漏雨。大船的艙高不应超过 1.5 米,因为过高的上层建筑容易兜风。艙頂宜稍許伸出一些,艙壁才不致被浸湿;否則,应将怕受潮的貨物放得离艙壁远一些,最好中間隔以树桿或木板。在大船上,应沿着防水布的頂脊在布下放一块沟通船首尾的木板。这样的船艙可以隔成两間,两端用木头或防水布各做一門。

叶尼塞河的篷船属于上述第一种型式:在柔韧的拱木上遮盖樺树皮,兩側装有栏干,栏干外面堆置帐篷骨架、木桿等。

篷船对工作有很大便利:如果在某一段沒有考察对象,那么便可以在早茶之前起錨开船,在航行途中飲早茶,甚至还可以夜航;节省了早上收拾帐篷和晚上架設帐篷的时间;总之每天可以节约两小时

以上。大船由两三个船工駛往指定地点，調查者本人可乘小船沿岸考察，傍晚抵达駐地后，几乎可以立即开始整理蒐集的标本和写日志。可以用良好的灯光、桌子和床鋪，随手可以从架上取到所有必要的物件——这些都是使得工作更加方便的有利条件。

、未安装摩托的大船航行时或則自流，或則依靠双桨和帆。为了操縱船的方向，用圓木削制长的舵櫓。这种船很少具有真正的舵的。在与岸上交通时，必須搭长2—4米的踏板。宜用繩子把踏板捆在船上，以免在船身搖摆时踏板落入水中；一端可以凿一窟窿，套在桨栓上。踏板表面宜刻上綫槽或釘橫木条。大船上应具有适当装备：繩纜、鈎杆、两个錨、水泵或汲水桶。此外还必须随带一只小船，以便在停泊时与岸上来往及作为沿岸航行之用。

4. 独 木 舟

在我国許多河流上可以見到各式各样的独木舟。有的是从整个一棵山楊或白楊树干凿出，然后經過加工制成的；有的用椴或白柳制作，形式比較粗陋，凿出后不加工，让它保留圓柱的形状，因此裝載量甚小，而且很不稳定。通常用橫木将两只圓柱状的独木舟联在一起，形成所謂“双木舟”，桨手即坐在橫木上，而把脚伸在兩側的独木舟中。这种双木舟的裝載量亦不大，而且操縱起来很不方便。

經過加工的、側壁較薄的独木舟質量很好。它們具有橢圓形的黃截面，穩性比較大一些。独木舟的大小决定于所取树木的大小；它們可容一个到两三个人。

为了增加独木舟的裝載量，可在舷上釘一排或两排木板。在安加拉河上，这种釘有一排木板的独木舟的裝載量提高到500—700公斤；在科雷馬河上，把两三排木板釘在狹窄的小独木舟上，可将裝載量增至750公斤。

苏联东北的雅庫特人和其它民族用的“維特基”即为属于該种类型的“独木舟”；它們系用三块弯曲的木板制成，可以容納两三个人。

小独木舟仅用一个尾桨划行；尾桨或者类似兽皮艇上的双叶长桨，但桨叶較窄而較直，或者是带有橫把手（长10—15厘米）的单叶

桨。如果独木舟上乘坐数人，则所有的人均可划双叶桨。在安加拉式等大独木舟上设有一对桨用的桨栓。在最小的独木舟中，人直接坐在船底上，因此船绝对不可漏水；划船者往往跪着或甚至站着盪桨。在大独木舟中有很低的板凳(桨手座)可以坐。

独木舟非常轻便，只要有一对桨或甚至仅用一把尾桨就可以逆流划行；船的重量很轻，最小的一个人用手即可搬运。可是大多数独木舟的稳性都不大，在使用时必须谨慎，在急滩上容易被大浪所灌入；在大河下游遇到风时也很危险。不过作为大船(基地)的辅助船，它是不可缺少的。在旅行装备很少时亦可用它作独立的航行。

为了增加小独木舟的装载量和稳性，还可以在其两侧用横木联接两根圆木。这种半舟半筏形式的船操纵起来极不灵便；只宜用在顺流而下的时候。

5. 桦皮船

为叶尼塞河上常见的一种小船，用桦树皮蒙在轻型骨架上制成，其用途与独木舟相同，惟更轻一些，大约只有6—8公斤重，可以与最轻的快艇相比。船长3.5—6米，宽55—60厘米，可乘一人至三人。

用煮过的雪松根把两幅桦树皮缝在一起，接缝处涂以松脂；先把松脂碎块放在接缝上，然后用烧红的铁棒使它融化；倘若桦树皮很宽，那么一幅就可以制一只小船。骨架系由细的肋材和贴在肋材外面的腰板(带板)制成；肋材和腰板通常均用稠李木制作。上部的侧板用松木制作。盘腿坐在船底，用小而薄的双叶桨划船。一个人乘船时坐在船中央，两人乘船时一个接一个坐。桦皮船以轻巧和便捷见称：两人乘坐时不费很大气力即可达到每小时10公里的速度；遇到险滩也不用担心——一个人就可以带着船沿岸走过去。桦皮船的缺点是脆弱易碎和稳性小。船底容易在石头上划破，上船之前必须先把船搬到软土底的河岸边，上船时应注意保持平衡。船舷露出水上总共不过6—8厘米，容易被浪卷入。划破的口子用松脂或树脂蜡封住，大的裂口上可另补一块桦树皮。虽然桦皮船比较脆弱，但一般还是可以用上数年，只要照管得好，一样可以承担重大的工作：例如，

在 1924 年，我曾乘桦皮船沿中通古斯卡河航行 500 公里以上，而且經常是貼着懸岩絕壁航行的。

6. 快艇

快艇是一種輕便和快速的小船，在運動和旅行方面享有很大的聲譽；野外調查者可採用它航行短的旅程和作為大船（基地）的輔助船，如獨木舟那樣。我曾利用一只可拆卸的快艇，在科雷馬河上航行 2000 多公里，考察沿岸的情況，同時我們在河源建造了一只大船作為基地。

我國的快艇可分為三類：賽艇、游艇和旅行艇。僅旅行艇適宜作科學考察之用。

單座旅行快艇長 4.3—4.6 米，寬 72—76 厘米，雙座的長 5—5.5 米，寬 75—90 厘米。系用極輕的骨架和木制的、膠合板的或帆布的船殼所組成。帆布快艇較輕，但使用起來亦須更加留意。膠合板和帆布應仔細塗漆；橡皮布的防水性能較好。

有一種可拆卸的快艇，骨架非常輕，船殼系用橡皮布或浸染過的帆布所製，用在科學考察上十分便利。其尺寸與上述不能拆卸的快艇相同。關於可拆卸的快艇的製造法詳見 C. 布拉戈達列夫和 B. 布雷茲加洛夫的著文（1938）。

自制快艇的建造法參看 Ф. 奧帕林內依和 B. 阿赫留斯金著文（1936）。

快艇的航行技術詳見 C. 布拉戈達列夫和 B. 布雷茲加洛夫著文（1938），C. 布拉戈達列夫等人的專著（1939），“旅行家手冊”和其它有關水上旅行的書籍。

快艇通常用橢圓形的雙葉槳划行。亦可裝置小帆或懸垂的小摩毛。在宿夜時應將快艇拉到岸上，把龍骨翻轉朝上；並應將船系在樹上或石頭上，以免被風或大浪所沖走。

在長期保管時，應將龍骨朝下放置在木架上，用蓆棚遮好或放在樹蔭下面。至於可拆卸的快艇則應拆散、曬干，將船殼仔細捲好。在橡皮布的船殼上應撒些滑石粉。

船壳——帆布、防水布或其它結实的布料——的浸染宜按油脂石蜡法进行(參看第一章, §15);按某些快艇专家的意見,也可采用化学浸染法(1), (5)(參看第一章, §15)和下列油脂浸染法:2400 克光油(干性油)和 200 克蜡的热混合剂;或 1000 克光油、200 克松节油和 100 克石蜡的热混合剂;后法較佳。

C. 布拉戈达列夫和 B. 布雷茲加洛夫建議用化学法(3)(見第一章, §15)浸染防水布,或用稍許加热的光油及 30% 的硬脂;对于浸染棉織品,在他們的书中載有下列配方:在 4 升水中溶解 1000 克糊精,在另一容器中,亦以 4 升水溶解 800 克肥皂,并在肥皂乳剂中加入 150 克明矾(在半升水中)的溶液;两种溶液混合后,将布料浸入混合液中。

A. 謝緬諾夫和 A. 索波里亚諾夫提供另外几种配方: 1) 將 2 份細木工胶或魚胶溶解于 5 份水中;另將 2 份重鉻酸鉀或三氯化二鉀溶于 10 份水中;混合两种溶液,將防水布浸入其中;在阳光下晒两天; 2) 將防水布在浓度为波美 6° 的醋酸鋁溶液中浸 10—12 小时,然后掛在露天晾干; 3) 將防水布拉平,在上面塗两次光油,然后刷两次鋁粉;在每道手續之間均須註防水布干燥;用此法的結果防水布变粗,在折曲处会出现裂縫。

所有不能拆卸的快艇和其它骨架船,如果不是用絕對不透水的材料制造的,都必須在用棉花填塞全部隙縫后,进行塗漆。塗漆之前首先用綠皂洗滌表面,并用刮刀或鉄絲刷清除老漆;也可以用焊灯仔細烘热表面以除去老漆。待表面干燥后,用热的純光油与少量揉碎的赭石塗一层底子。經過一天后抹上光油与碾碎的白堊;在油灰將干时,用浮石磨光,然后再塗一层底子。把漆用光油調稀,加些催干剂,并調入一些鉛粉,以取得所需的色泽。漆应塗两次:第一次塗稀的,第二次塗稠的。

7. 其它构架船和橡皮艇

除了性能完善、航行輕捷的快艇以外,还有許多种航速較慢的船,亦具有构架和輕的外壳,其中主要是平底船。例如,在我国有悠

久历史的楚克奇式和爱斯基摩式兽皮船，以木头或海兽骨为构架，以鞣制得很薄的海象皮为船壳；内梅兰人（科里亚克人）的兽皮船以大海豹的皮为船壳。兽皮船无缝、平底、船舷倾斜而陡峭；船的大小不一，小的可容两人乘坐，大的可装运两吨货物，更大的甚至可以装下一整只海象和八个船员。

这种船非常轻，扬帆顺风航行甚快；划行时用的是短而宽的桨，象加拿大式的那样。兽皮船十分适宜用来作科学考察工作；船上可以装置悬吊式摩托。

现在广泛采用橡皮艇，它的重量极轻，便于用在各种调查工作上。

在 A. 谢缅诺夫和 A. 索波里亚诺夫的著作（1930）中叙述了一种可以折迭的平底船，长度为 2.70 米，宽 0.90 米，舷高 0.35 米，并说明了自行制造这种船的方法。

Г. E. 拉赫曼尼诺夫提供了一种专为猎人用的小船的说明和图形，它实际上是一种胶合板制的快艇，以加工过的白杨独木舟为底（参看 C. 卡奇翁的“猎人年鉴”，1936）。

8. 造 船

如果调查者从河源开始考察，那里既没有居民点，而船只又很难从下游上駛到那里，在这种情况下就必须自行造船或至少造筏。在考察没有居民点的、孤立的湖泊时也必须造船。此外，当地的小船往往过于粗劣，不适于科学工作，特别是水文勘测和水生生物调查的需要，因此必须建造专用的船只。在这些情况下，调查队中必须配备有造船经验的工人。即使是灵巧的木匠，如果从来没有造过船，亦很少能够一下子造出既快速、又平稳的船；造出的船往往笨重，而又容易倾斜。

在没有经验丰富的技师时，一般只能建造顺水流送的、笨重的、熨斗形的平底船；所采用的方法是把木板准备好以后，把它们钉在 T-形的肘材（削光的树根，代替肋骨）上。

只要可能，最好能自带造船的木板，甚至在森林地区也不例外，

因为砍伐木材和加工成为木板需要占去很多时间。关于砍制粗木板的方法請参看第二章，§8。作龙骨用的圆木和作肋骨与首尾柱用的树根(肘材)可就地取材。造船时宜取质轻而坚固的树木；可是在多数情况下只好利用当地所有的树种。

最宜造船的是松木，其次是櫟木——坚固，但较重，加工起来较难。再其次是云杉、冷杉、雪松、桦、白桦、山毛榉和榆木；落叶松应取直层的；这种树多半容易翘曲。欧洲山杨和白杨容易加工，重量轻，如果造成的船干燥得当，也能经久耐用；但通常不用这种树木建造大型船舶。

我們根据几本手册编制了一个各种树木的比重表(表18)。同一种树木的比重差别相当大，这是由于生长条件不同的缘故。

表 18 各种树木的比重

树 种	干	湿	树 种	干	湿
白桦	0.5—0.8	0.8—1.1	落叶松	0.4—0.8	0.8
山毛榉	0.6—0.8	0.9—1.2	赤杨	0.4—0.7	0.8—1.3
榆	0.6	—	胡桃	0.6	—
鹅耳櫟	0.6—0.8	1.0	欧洲山杨	0.4—0.6	0.8
櫟	0.5—1.0	0.9—1.3	冷杉	0.4—0.6	0.4—1.0
云杉	0.3—0.7	0.8—1.2	軟木	0.24	—
雪松	0.4—0.5	0.9	松	0.3—0.8	0.4—1.1
槭	0.5—0.8	0.8—1.0	白杨	0.4—0.6	0.7—1.1
桦	0.3—0.6	0.6—0.9	桦	0.6—0.9	0.7—1.1

在造船厂中采用的是经过长时间放置的干木板，但在野外条件下不得不使用以当地的潮湿树木制成的、尚未干透的木板。枯木不宜造船(枯木的比重不同于表18所列的，锯下后再经干燥的木材的比重，詳見§16)。

潮湿的木头经过两三年就会腐烂，此外，湿木保留不住油漆。所以，必须采用在天然或人工条件下经过彻底干燥的木板，才能造出好船。

船最好具有椭圆形的截面，在湖上航行的宜近似半圆，河上的要较扁一些。小船的构架基础是纵材，它代替了海船的龙骨和內龙骨。

纵材用厚木板制作，而在較重的船上則用方木制作；纵材在河船建造者口中的通俗名称是“底板”。

需要为船首和船尾砍伐两根肘材——具有一定弯度的树根，削成首柱和尾柱。首柱和尾柱与龙骨平接，倘若嵌接处不够牢固，可在上面用弯曲的木槓加固。在龙骨上安装弓形的肋材——肋骨；在大型和中型船舶中，肋骨系用弯度适当的肘材制作。小船的肋骨可用木板削制。

肋骨不应嵌入龙骨，以免松动和腐烂；在海船的龙骨上面另装一根内龙骨压住肋骨；河船上則无此必要。

在建造海船时，先在装肋骨处安置型板，按照型板使外板弯曲，然后再抽掉型板，嵌入肋骨。这种手續对河船来說是过于复杂了。

头两块外板釘在首尾的船材和龙骨上；在釘到龙骨上时应将它们貼紧纵切口(嵌接)；其余的外板順次搭接或平接；小船上甚至可以嵌接。使木板按船的形式弯曲是一项最艰巨的工作；弯曲时应当緩慢，并利用压榨器——两根用繩子联接的、内侧稍微削去的木棍。倘若木板不易弯曲，宜先泡軟。外板用长釘釘在肋骨上，而在釘到下层板的上緣上时(搭接)則用較短的釘子；将釘的末端向里弯曲如鈎(螞蝗釘)并将尖端釘入木头中。在海船的最后一道側板上面安置舷梁，其中嵌入上层甲板；而河船則无需这样做。有几种大型河船在傾斜的側板之上再装一道或两道垂直的側板。

茲将建造某些船所需的材料列举如下(所取数字系根据造船技师 Ф. 科热夫尼科沃依的意見，他曾經和我一同在貝加尔湖考察队中工作过)：

1) 貝加尔湖式船：长 6—6.5 米(上部)，装載量 500 公斤；树脂蜡 6 公斤，麻絮 2 公斤，长 60—65 毫米的釘子 1 公斤，长 150 毫米(釘肋骨用)的釘子 1.5 公斤(60 个)；一块底板和六块舷板。

2) 安加拉式船：长度与 1) 相同，惟較寬淺，用九块木板(包括底板)制成。装載量多 50%，所需材料亦相应地增加。

3) 貝加尔式大船：沿龙骨长 6 米，上部 9 米，装載量 3 吨；树脂蜡 30 公斤，麻絮 5 公斤，80 毫米的釘子 6 公斤，200 毫米的 6 公斤。

麻絮指塗过树脂的；未塗树脂的重量应減一半。釘子宜具有大釘帽；在造海船时用四稜的、銅制或鉄制鍍鋅的大头船釘。造河船可用普通的鉄釘。如果所造的船打算使用数年，那么在釘子上宜垫一块圓的白鉄片（螺絲帽垫），以免年深日久釘子陷入木板之内。上述釘子数量系按鉄釘計算。

用木釘（櫟木或白樺木的）釘船板比較复杂。木釘釘入鉋出或凿出的孔内，因潮湿而膨胀后，它們比鉄釘釘得更結实。三稜或四稜的鍛制釘非常好。

浸泡木板所需時間：厚 25 毫米的需要 1—1.5 小时，50 毫米的 2 小时，125—150 毫米的 4 小时，250—300 毫米的 8—9 小时。

除了上述型式的船以外，在貝加尔湖以下的安加拉河上还有另一种較淺和較寬的船。这种船长 7—8 米，寬 1.8—2 米，装载量 1500 公斤；除了寬而厚的底板之外，每边还有三道側板和一层甲板，有时为了提高船舷起見再增加一道舷板。建造这样的船需要 100 毫米的釘子 12 公斤，150 毫米的釘子 4 公斤（按鍛釘計算）。

这两种安加拉式船既适宜航行在靜水中，也适宜航行在急灘上。貝加尔式船比較狹窄，首尾較高，适宜航行在具有半海洋性質的大湖上。

上述的几个例子当然远不能概括河船和湖船的类型；我国河流上船舶种类繁多，即使是簡略叙述几种最重要的型式也是本书篇幅所不容許的。

在專門的手册中載有造船的詳細說明和图形。但在野外考察的条件下，通常必須采用当地居民所使用的比較簡陋的土方法。

楔縫用的最好材料是塗过焦油的麻絮，有时也有未塗焦油的麻絮和散开的麻繩。此外还可代之以撕成綫的破布、棉花，甚至利用地衣和从云杉上采集的苔蘚，不过用这些材料楔縫都不耐久。楔縫用的麻絮应搓成长股，捲成綫卷。楔縫工具：大槌和楔縫刀。寬縫应先嵌木楔，过窄的隙縫应从外面稍微将它扩大一些。从外面填入两层成股的麻絮，里层松一些，外层紧一些，使麻絮形成結实的圓条；但填縫物亦不应突出板外或穿透板内。修理船舶时，如原来的填縫物还

保存在那里，可将它往里推，外面再加填一层新的麻絮。楔縫条带不应有中断的地方。

浇补接縫最好用热的树脂蜡，把它浇注到楔縫的麻絮上；树脂蜡的需要量已見上述。在石头或坑穴（一侧有灶和烟道）上安置鍋子，把树脂蜡放在鍋中加热融化。将融化的树脂蜡順着接縫浇一长条，再用烧紅的铁（火鈎、铁棒）敷平。在浇补小段接縫时可将小块树脂蜡直接放在接縫上，用烧紅的铁压平之。

倘若沒有树脂蜡，可用两份树脂和一份焦油的混合剂浇补接縫；在鍋中熬煮（見上文）的时间不得少于 1—2 小时；冷却后的树脂不应粘手指。用尖嘴杓（可用罐头盒制作）将树脂浇在接縫上，并随即用油刷抹平。此外还应当用这种混合剂塗在船的整个下部表面上，这样可使木头腐烂得慢些。如果接縫太寬，則楔縫物可能脫落，为安全起見，可在外面釘一窄的板条（用树枝制成）；板条应比接縫略寬，并用铁鋸加固。浇补以后应将船放入水中，以巩固树脂。

9. 船 舶 設 备

座板（长凳）系用厚 4—5 厘米、寬 20—25 厘米的木板制成；它們被安置在釘于船舷的板条上，板条的高度看船的大小而定。尾座的形状决定于船尾的形状；通常它比其余的座板要略寬一些。

在中型船只上，桨手的座板应安置在距船首不超过 $1/3$ 处；其余座板的数目和位置看船的长度而定。座板最好是能够拆下的，以便在各种航行方式中調整船的負荷。

腰板（船尾垫板） 在船底的肋骨上放一条条的薄板或縱条与横条連接而成的格板。

桨架 在具有坚固舷梁的海船上，舷梁上釘有带孔的支座；而在普通的河船上則将支座釘在上列舷板內側。支座上开有一个或两个孔，其中扞入一根或两根木銷（图 158 a）。在一根木銷的情况下，桨上須具有弧形的弯柄，以便套在木銷上；在两根木銷的情况下，則把桨放在木銷之間。現代海船上的桨架是金属制的桨叉，扞在支座和舷梁的孔洞內；桨叉底下应当用鏈条或皮带拴在船舷上，以免在抽桨

时桨叉落到船外去。可以用一段带有枝节的树木代替桨架和支座。没有弯柄的桨也可采用一个木销的桨架，这时可用一个绳圈或枝条编的环套在销上(图 158-б)。海上的水手认为不宜采用带弯柄的桨，因为它不能随情况的变化而改变盪桨的姿式，只能千篇一律地用一种呆板的姿式划船。但在我国的河流上这种型式的桨具还是相当普遍，因为它能适应比较平静的内河航行条件；而且由于它比较简便，对经验不多的桨手更为适用。在海船上必须安装金属制的现代桨架。

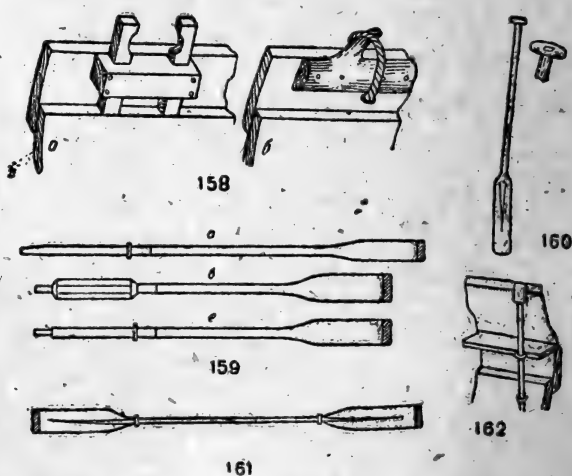


图 158 桨架 a——具有两个木销的支座，б——枝节与绳圈

图 159 桨 a——长桨，б——粗柄桨，c——细柄桨

图 160 尾桨及其握柄

图 161 快艇桨；形状与西伯利亚独木舟和桦皮船的桨近似

图 162 用防水布安装的防波板

桨 各个地区河船上所用的桨形式不一；桨不宜太宽和太短(如橈)，不宜太粗和太重。单人划的双叶长桨更须长而窄；在船中宽 1.2 米时，这种桨的长度为 3.5 米。

双人对划的桨分粗柄桨(桨柄较粗，可与桨叶平衡)和细柄桨两种；这两种桨的长度在船宽 1.20 米时为 2.5 米；河船上的桨通常要短一些。在河船上，桨叶的长度可占到 1/3；在正规的海船上，桨叶长

度,从叶頸到桨架的桨桿长度和桨架以内的桨柄长度之比,就双叶长桨和粗柄桨而言为 1:2:1;在細柄桨上,这三部分的长度均相等(见图 159)。

刚与船一同取得的桨往往太粗和太重,可按上述尺寸加以改良。桨柄的粗細以适合桨手手掌自由掌握为准;大姆指应从下面碰到中指末端;桨柄的直径一般为 4—5 厘米。桨上与桨架接触的部分应包以皮革或白鉄皮,以防止磨損。

中型的河船和湖船通常即以划船的桨操纵方向,有时再加上一把短的尾桨;間或亦有象海船那样使用舵櫓的。河船上极少安置直正的垂直舵。在強烈的側风下舟速甚小时,在遇到大浪或急滩时,利用长的舵櫓可以急剧改变方向。尾桨通常比普通桨短,其长度不超过 1.5 米,間或有长达 2 米的。桨柄的末端往往削成方形,嵌上长 10—15 厘米的横握柄(见图 160)。在北烏拉尔和科密苏維埃社会主义自治共和国,尾桨同时兼作撑篙,长达 2.5 米,桨叶末端鑲有包鉄,其尾端系一个两角的鉄叉。

在划独木舟时使用寬桨叶的短桨,楚克奇人划兽皮艇也用这种桨。

大船一般都用舵櫓操纵,舵櫓系用輕的圓木鉋削而成,装在釘在船尾的把軸上。

在苏联的某些地区,也有利用双叶桨作为河船尾桨的;划独木舟、快艇和桦皮船时均可采用双叶桨。

双叶桨的长度决定于船的寬度;它的最低限度的长度等于船寬的 $\frac{4}{5}$ 加 2 米,例如,在快艇上其长約为 2.5 米。在具有高舷的船上,桨应当較长一些。桨叶的长度很不一致:有时它比桨桿的一半稍长一些(5:9:5),有时比桨桿的一半短許多(7:24:7)。桨叶寬度与其长度之比可以是 1:5 或 1:3 或 2:3。桨叶的形状更是多种多样:有的两边平行,有的呈橢圓状,有的末端寬,呈弓形。賽艇的桨叶往往高度弯曲;埃文基人和西伯利亚的密林居民用的桨直而狹窄(桨叶寬 1:5),两边平行,一面平坦,另一面稍許翹起。桨桿粗約 3—3.2 厘米(图 161)。

为了不讓桨叶上的水流到手中起見，在桨叶附近的桨桿上套一个橡皮圈、皮圈或繩圈。桨叶末端可包以白鉄皮，以防止损坏。

防波板 在大风浪中航行于广闊的水面上时，以及在駛过急滩时，往往必須加高船舷。为了不增加船的重量和不损坏舷板起見，可以装置防水布或帆布制的、容易收拾起来的防波板。取一幅防水布，寬 0.3—0.4 米(在船首有时較高)，长等于船的周边长度，边缘折縫，把它固定在木杆上。木杆之間彼此相隔 1—1.5 米，下端扞在鉄鋸中，上端扞入防水布上的小口袋內；帆布外面用繩圈拴在釘在船舷上緣以下 10—15 厘米处的釘或鈎上。桨和舵均从带套的孔洞通过，套子用細繩系結(图 162)。

錨 錨是大船所必須的；小船需要在河流或湖泊当中停下来进行工作时也必須用錨。錨的最低限度的重量在小船上按每米(船的长度)1.5—2.0 公斤計算；在长达 15 米以上的大船上按每米 3 公斤計算。在沒有鉄錨时可用枝节或極枝夹石头作临时的錨(图 163)，或者用錨索交叉網住石

头；但这样做时应注意不要讓石头滑脫。系錨必須用足够粗的繩子、鋼索或鏈条；在海船上，錨索的长度須达 55—60 米；在河流上，錨索的长度看风浪的強弱和



图 163 用树木和石头自制的錨

河深而定。將纜索系在錨上时使用漁人結(參看第六章, §29)。

护舷 系防止船舷被旁边的船舶或碼頭擦伤的物件；用皮革或帆布制作，或用繩子編成粗的橢圓体或圓柱体，中間塞以軟木。护舷用繩子悬挂在舷外；它主要是大船不可缺少的装备。

灯 一个具有白玻璃，另一个具有綠色和紅色的玻璃，在停泊、发信号和夜間航行时悬挂。

纜索 船上备有各种直径的纜索供系泊、拖带以及其他作业之用。

鈎杆和木杆 大船上必須具備末端帶鐵鈎的搭鈎杆；所有的船在逆水上駛時需要兩三根帶鐵尖的木杆；杆的長度 3—4.5 米，看船的大小和河岸的性質而定，杆粗 3—4 厘米。宜用一根木杆兼作測水深的標尺，在它上面標出分划（分米或英尺）。

排水用具 除了樺皮船、快艇和獨木舟以外，其它所有的船均漏水，因此必須具備舀水用的杓子、旧鍋或罐頭盒。亦可用木头制成鏟形的杓子。在大船上應安裝水泵，方法很簡單，只要把兩個水槽联接起來即可；在木棍的末端綁一塊皮子作為活塞。用普通槓桿將活塞抬起；水從管中流到貼在其側孔邊的水槽里。在快艇和樺皮船中宜用海綿排水。

10. 船艇選擇和檢修

對河船的要求不象對海船那樣嚴格。只要堅固、有足夠的穩性（不致傾復——見§1）、能裝載必要的貨物和人員就可以。對於河船的快速性和靈活性不應有過分的要求；不過，從另一方面說，笨重或歪斜的船勢必會造成許多困難。航行在大河流的急灘上時，由於風能造成巨浪，舷、首和尾都必須具有足夠的高度。以長 5 米和寬 1 米的敞開式船為例，在滿載時干舷應高出水面：

	中部	首部	尾部
無浪時……	25—30 厘米	45—50 厘米	35—40 厘米
大浪時……	35—40 厘米	65—70 厘米	40—45 厘米

在船的長度增加時，上列數字應按比例增加；在船的寬度超過 1 米時，舷的高度，特別是在中部，應大為增加。例如，在船寬為 1.20—1.30 米時，在靜水中的干舷高度應為 40 厘米。

船的載重量（即其排水量）按下列公式計算： $V = K \cdot L \cdot B \cdot H$ ，式中， K 為排水係數， L 為沿規定的載重水綫計算的船長（在選定載重水綫時應考慮到上述的干舷的最低高度）， B 為水綫在船中部的寬度， H 為船的吃水深度，即從內龍骨或龍骨至水綫的高度。各種船的排水係數為：

1) 具有完整流綫型的船舶：0.5—0.6，

2) 船中截面呈矩形的平底船:0.65—0.75,

3) 船中較尖的船舶:0.4—0.5。

如公式中的数值以分米为单位,則得数的单位为立方分米,亦即可以知道最大載重量的公斤数(包括船上所有設備);如果是按船的外部輪廓計算的,那末从得数中应減去船本身的重量。

在海水(咸水)上航行时,应将得数乘以海水的比重,亦即大約增加1—2%。

旧船在航行之前应加以检查和修理:松动的地方应釘上包板;腐烂之处应加补丁——切掉已經腐烂的木板,代之以新的或盖上一块白鉄皮;在白鉄皮下面放一块浸过树脂的毡垫或布垫。在隙縫和烂通了的地方应从里面釘上形状相当于缺口的木板,加以楔縫和澆补,然后再从外面釘上木板或白鉄皮。

所有的船在长途航行之前均应用焦油髹塗船底;在多浅滩和石滩的河流上航行时船底容易磨損,应每月塗一次焦油。

在出发之前应检查一下桨与船是否配合得当,尽可能減輕桨的重量,并加固开裂的部分。在临时修理桨桿时,可用两根木棍夹住折断处,釘上釘子,并用細繩纏紧。桨叶上的裂縫可用白鉄皮或薄木板夹住。如桨柄不能与桨叶平衡,可在其中塞入一块鉛块。

修理船只所需的材料和工具为:各种号数的釘子和螺絲釘、斧头;手鋸、鉋子、若干胶合板或木板、白鉄皮或黄銅片、退过火的軟鉄絲;三稜銼、螺絲起子和平嘴鉗;少量麻絮、树脂和树脂蜡。在森林地区,只要有斧头和釘子,就几乎可以修理船体上的一切損伤,并可制作新桨。

在修理可以折迭的快艇时,还需要有橡皮胶、橡胶布、砂紙(其代用品見第十七章)、汽油、錐子、粗針和麻线。

快艇外壳的裂縫应先加以縫合,如裂縫太大則須打补丁。在为任何一种快艇粘补丁时如无橡皮胶,均可代之以树脂。将数湯匙的树脂放在罐頭盒或鉄勺中煮沸,加入半茶匙的硬脂或油脂。冷却后的試样应当稠如修鞋用的擦綫蜡;如果太軟,可再加一些硬脂。将布片放入这种制剂中,在火上加热至完全浸透为止,然后将浸染过的布

片趁热贴在十分干燥的表面上。在修补橡胶布的快艇外壳时，用橡皮胶粘贴补丁之前必须用砂纸磨擦两个粘贴面，然后用胶水塗抹两面，当胶水开始干燥时，贴上补丁，压紧，并使边缘平顺。

塗过树脂的船不可油漆。旧的油漆船在航行之前应填縫和髹漆。髹漆之前应将老漆刮掉，用純光油塗底，然后再用油灰（光油与白垩）填縫；如无真正的亚麻油，可代之以瀝青假漆或油制清漆。将整个表面同时用比較稀的塗料填縫。当填縫的塗料快干时，再用加有25% 玢瑯（可使油漆耐水）的油漆髹塗全船。欲使船呈較暗的色調时可加油制的瀝青假漆。不可把油漆放在太阳下晒，而且应注意防止尘土落入；必須等油漆干透以后才可將船下水。准备长途航行时应將船至少塗两次漆。

11. 帆

在大河上航行时采用风帆可以节省許多時間和精力。不論大小船只，甚至包括快艇和独木舟在內，均可装帆。简单的索具作业已在第六章§29 中叙述。

帆的面积按下列公式計算： $S = K \cdot L \cdot B$ ，式中， K 为係数，其数值就河船而言在 0.50 至 0.10 之間，就海船而言可达 2.20， L 为船长， B 为沿載重水綫的船寬。

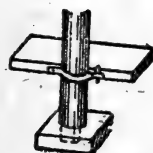
船舷愈高和裝載愈重（貨物应放在船底），係数可以愈大。

通常在快艇上裝置大約 2 平方米的帆就足够了，但在长途航行中，有經驗的快艇手往往在双槳双座快艇上装 5.5 平方米的帆。

在独木舟等不稳定的小船上揚帆航行时，为了安全起見，宜裝置舷外浮材：取一根等于船长的粗树桿，与船平行地放在水中，距船約 2—3 米；在这根树桿上垂直地拴两根长达 4 米的細木桿，細木桿的另一端靠在舷上，并用繩子拴到座位或槳架上。舷外浮材可以增加船的穩性。

桅柱的长度看帆的形状和面积而定。在河上航行时，桅的长度不宜超过船的长度。单帆的桅約等于船长的 $\frac{3}{4}$ ；将它安在距船首的 $\frac{1}{3}$ 处。最簡單的办法就是把桅柱安在前座上；在座位中心剜一

个洞(桅孔),将桅柱插入桅孔中。如果带有門上用的鉄釦环,則可以在座位的后面剜一半圓形的缺口,正对缺口安上釦环;釦环可以打开,以便迅速安置桅柱;用鉄釘或坚固的木釘将釦环釘紧。在航行当中安置桅柱时使用釦环比用桅孔便利(图 164)。



164

图 164 将桅根安在桅座上,同时利用釦环将它固定在座板上



169

图 169 支持桁底的吊索

桅柱的下端插入桅座的方孔内,桅座釘在龙骨上,靠近肋板。用三根支索固定桅柱,以免搖动。首支索从桅頂牵到船首,后面两根側支索則牵到舷上;面积超过 10—12 平方米的大帆需要用四根

側支索。这些索具均用两半結系結;两条側支索系用的一根繩子,中間用丁香結系繞在桅柱上(參看第六章,§29)。桅柱应稍向后傾。

为了选择桅柱的位置必須确定风压中心(帆心)。按比例将帆繪在紙上,首先求每一面帆的帆心;在三角帆上,帆心即重心—三中綫的交点,在矩形帆上,帆心为对角綫交点;对于不規則的四角帆,可先将它划分为两个三角形,分別求其重心,在二者重心的联綫上,按面积比例确定帆心位置。求出前帆和后帆的帆心后,在两帆心的联綫上按面积的比例确定总帆心的位置。对于形状复杂的帆,亦可象上述求側阻力中心那样用厚紙剪成帆的模型,利用刀刃的印跡求其帆心(見§1)。

风压中心应位于水位中心的稍許前面一点(距离約为船长的 4—10%)。若风压中心前移,則船将順风偏出(順风偏轉),反之,則将頂风偏出(頂风偏轉);在正确的計算下,船应稍微頂风偏轉。风压中心在水綫以上的高度不应超过船寬的 1.3 倍;在大而重的船上,可提高到为船寬的 1.5 倍。

帆的縫制 帆用麻布或棉布縫制;亦可利用帐篷、斗篷等代替。縫的时候須用塗过蜡的或在树脂与植物油混合剂中浸过的粗綫;在縫薄棉布、綢布或很薄的帆布制的帆时也可用普通的綫軸綫(自 No.

10 至 No. 20), 惟亦需用蜡擦过。帆布应预先浸水和晒干。

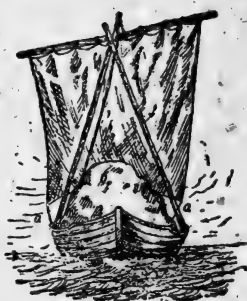
最好在平的地板上剪裁船帆;首先用小釘定好帆的輪廓,并用細繩联接釘子。在剪裁斜帆时布幅应垂直于后帆緣,但亦有平行于后帆緣的。空出 1.5—3 厘米作为接縫,并在整个帆的周围留出 3.5—6.5 厘米作折边之用。倘若大帆需要增加弯曲(“帆腹”),那么或則將勻給前帆緣的布幅留窄一点;或則將前部的接縫做寬一些,多折出 5—10 毫米的布料。先将布幅成对地縫合,然后自下而上縫制全帆。在接縫处应将每块布幅双折,用双綫縫两道。检查过帆是否起皺紋以后,将帆緣折成三层,行縫三道。小的三角形帆順着邊緣折成管套,以便扞入桅柱或帆杠(下帆桁)。大帆的周边,除后帆緣外,均縫上不細于 12 毫米的軟繩;在帆角和其它需要开縮帆孔的地方均应加縫貼角(詳見“水上旅行”)。

最簡單的帆是直帆,可用任何一种帐篷布、斗篷、麻袋布等迅速制成,其形状为长方形或陡边梯形(图 166)。

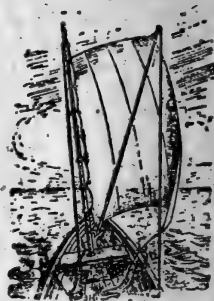
直帆的窄边綁紧在一根細桿上;举帆的升降索一端拴在細桿中間;升降索的长度为桅柱的 $2\frac{1}{2}$ 倍。在桅柱前面略低于桅端处釘一环圈或滑車,以便穿升降索。將帆放在桅柱的前面或旁边,拉扯升降索,把細桿举到环圈附近;升降索的下端拴在桅柱边的座板或船舷上。倘若沒有环圈和滑車,可在桅柱上端凿一穿升降索的孔;可是这样做有缺点:升降索在孔中有被卡住的危險,而升降設備本应时刻不断地运用自如的。帆的下角拴帆脚索;如帆角沒有环孔,可在帆角包一块小石头,用細繩扎好,然后将帆脚索拴在上面。帆脚索是用来操纵帆的位置的;其下端在桨架或紧索棒上纏一两圈后握在舵手手中。船帆降下以后,应当在細桿上捲好,放在舷旁。直帆通常仅在順风时使用。

在需要減少帆的面积时,进行“縮帆”——将帆的下緣捲起,并用縮帆括帆索捆好。縮帆括帆索穿在帆的环孔上,排成一行(图 168)。为了便于根据情况需要,逐次減少帆的面积,可以安两列或三列縮帆括帆索;在縮帆时,將下帆緣留在原来的高度上。

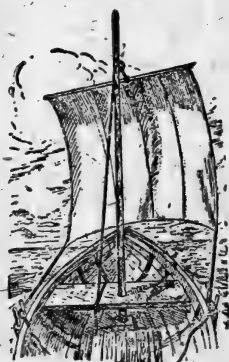
在沒有桅和帆的情况下,倘若需要利用順风,可将帐幕或其它布



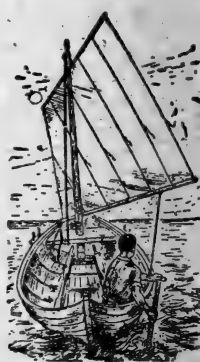
165



167



166



168

图 165 用两根交叉的木杆制成的直帆桅杆
a——帆脚索, b——货物

图 166 直帆

图 167 斜桁帆

图 168 板条帆和尾槳操縱

幅支在两根交叉的木桿上;木桿下端靠在前座板后面的肋骨上,上端捆扎侧支索;侧支索下端系在船舷上。

有时,由于普通的桅柱在篷船上会妨碍通行,或者船底已为大量货物所占据,亦可安装类似的剪形桅杆以代替桅柱。两杆上端捆在一起,上面钉有穿升降索和侧支索的铁环,这些帆索均向后引向船尾;杆的下端插入前座板后面肋骨附近的支座内;将直帆绑在横桿上,用一般方法举帆(图 165)。

在河船上采用最广的比較完善的帆是斜桁帆和板条帆。

斜桁帆呈矩形，长短边之比为3:2。沿一个长边安有一系列可以沿桅柱移动的金属环；升降索上端系在最上一个环上，而后跨过桅柱頂端上的滑車。撐帆的斜桁是一根細长的圓杆，从桅柱下端沿对角綫通往帆的上外角；斜桁上端（桁端）扞入該帆角上的环孔或繩圈，下端（桁底）削成叉状，支在用丁香結固定在桅柱上的繩圈（吊索）上（图169）。帆脚索仅一条，很长，一端系于桁端，另一端系在帆下的自由一角上（图167）。

大斜桁帆的上端利用跨过桁端滑車的升降索来升举，而斜桁則依靠特殊的索具与桅柱保持一定的距离。收帆时将帆放到甲板上，将桁底从吊索上抽出，把帆卷在斜桁上。在小的斜桁帆上，环圈系繩制的（或用細繩将帆緣綁在桅柱上），帆上面的最上一个环圈套紧桅柱，帆不可以降下，在收帆时，将斜桁靠攏桅柱，同时卷帆，附带亦将帆脚索一併卷入。斜桁帆可以利用側风航行。

板条帆形状象一个斜的不等边四角形，性能比較更好。在长度为7米的船上，板条帆各边的长度如下：底边——3米，与底边垂直的內側边——2米，与底边斜交的外側边——4.5米，上边——3米。船的大小改变时，帆各边的长度也随之改变，但仍保持上述的比例。上帆边和底边均固結在板条上；升降索拴在上板条上，拴結处距較短的內側边的距离約为板条全长的1/3。为了使帆稳定，应利用下隅索；下隅索上端固結在帆的下內角上（下隅索角），下端与升降索并列地拴在座板上（图168）。大船上的升降索須用紧索棒拉紧（参看第六章，§29）。

平底船和具有橢圓形截面的船不能很好地利用側风，甚至也不能很好地利用从后面吹来的、但不平行船軸的风，因为在这种情况下船会急剧地偏航。倘若需要經常利用这种船揚帆航行，应当装設一种活龙骨（稳向板）。最簡單的稳向板是两块高梯形或縱长方形的木板，放在船舷的兩側。最簡易的装置法是把这两块板用一根或两根橫桿联結，将橫桿橫擱在船上，并拴牢在座板上（图170）。另一种方式是用繩子——一根在船底下，另一根在船舷之上——联結木板；用

絞索棒把上面一根繩子絞紧,直到两块稳向板貼紧船舷为止;稳向板应严格平行于船的縱垂面,如果船舷凸出,可在稳向板和船舷之間敲入木楔(图 171)。装有稳向板的平底船甚至能够比龙骨船更好地迎风陡航。在装設稳向板时,还可以設法使每块板有单独放下的可能,这样,在遇到側风时便可以只放下背风舷那面的稳向板;在順风航行时可不放稳向板。

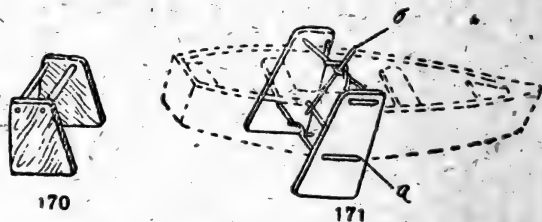


图 170 横桿联結的稳向板。

图 171 繩子联結的稳向板(据 A. 普罗宁);

α ——稳向板, β ——絞繩棒

活龙骨(稳向板)既有助于更好地利用风帆,同时又可保存平底船的基本优点——可以在龙骨船所达不到的浅水中航行,可以接近浅岸。所以,船底下的一根繩子是不利的,因为它可能被水下的石头或树枝卡住。

12. 航行方法

蕩桨 蕩桨是一种最普遍的航行方法,無論是在靜水中,在順流而下时或在平緩的河流中逆流而上时均可采用。划船的方式有多种:学院式划船法,仅在賽艇中采用;长桨划船法,在快艇和长形高速艇中采用,每一桨手划一把长桨,坐在舷旁,面对桨架;比較常用的是双桨划船法,一个桨手同时划两把桨;如果船有足够的寬度,座板上可以容納两个人,那就每个人划一把桨;此外,在独木舟、快艇、桦皮船、兽皮船、舢舨等小船上还有各种双叶桨和单叶桨的划船法。本书不拟叙述学院式和长桨式的划船法,因为在野外考察中一般不采用它們。

在双桨划船时,两膝稍微弯曲,双足踏紧脚蹬——釘在腰板上的

橫木。兩手緊握握柄，大姆指或鈎住握柄，或平貼在槳柄上。雙手動作完全一致，在扳槳時兩把槳在同一深度上撥動，所以船不會向一方傾斜。由於兩把槳的握柄彼此交迭約10—15厘米（這樣作的目的是為了延長槓桿的內臂），在推扳槳柄時應當十分小心，以免打傷手腕。為了不在划船時磨出泡來，應保持手的乾燥，並塗以凡士林或淡的油脂；也可戴上皮手套或帆布手套。

槳手應當坐正，兩手前伸，開始划時身體迅速前傾，彎腰至手的前端與腳的垂面相齊；此時手稍向上提，使槳葉在推槳動作結束時剛好接觸水面。然後迅速將槳葉攴入水中約 $\frac{3}{4}$ ，上體徐徐後仰，兩臂仍然伸直，向後拉槳。在划長槳時，上體後傾的角度為 $30-40^\circ$ ，划雙槳時角度要小些。

當上體從垂直的位置開始前傾時，兩臂彎曲，並以相等的力量將握柄提到胯股的高度上（若系長槳則提到齊胸的高度）。然後雙手迅速向下推，同時上體迅速前傾。推槳要快，扳槳（在水中）要慢。

在推槳時宜將槳葉轉成水平以減少槳的受風面積。這種做法對比賽和航海來說是必須的，但在考察工作中未必非如此不可，因為只有經過特別訓練的槳手才善於轉槳；而且在槳上具有弧形彎柄時不可能這樣做。在起浪時，應把槳葉推高一些，以免在水上摩擦。

用一把單葉尾槳划船而沒有雙槳的幫助時，槳手事先需要經過一番練習。右手執槳杆，左手握握柄（在右側划）。槳手把槳葉提到前面，急促地向後划，槳杆幾乎沿着船舷掠過。為了避免在這樣的一击之下船向左偏，在划船動作的末尾應附帶向右撥動一下。亦即在尚未將槳葉提出水面之前，使槳葉斜對船軸旋轉，把槳桿靠著船舷，短促地撥動，此時槳葉稍許向後運動，然後向右和向上。至於是否需要每划一次之後都來一下右撥，那就要看船的航行情況而定。在水急的河流上逆航時，甚至在雙槳划行之下也不免急劇偏斜，更必須用上述方法迅速糾正船的航向。在逆流而上時，往往在這種划船法中伴之以猛推——將尾槳頂住河底，推船前進。這種方法可以說是用篙撐船的過渡方式。在獨木舟型的小船中用單葉槳的划船方法可參看C. 布拉戈達列夫著的“水上旅行”（1939）。

在划双叶桨时,桨手可以面面向前方,因此要比划双桨愉快得多;調查者在划船时可以不中断观察,如果他划的是双桨,那就不可能这样做。桨手坐正,两臂弯曲,手掌向下握住桨桿,执桨于胸前。划时将桨叶輪流推向前面,并将它接入水中(入水部分不宜超过桨叶頸部)。在扳桨时,桨叶浸入水中的深度应始終如一;不宜把桨叶向后扳得太远。这种划船方式看起来简单,实际上須經长久練習才能完全掌握它。至于划水的頻率,可以有两种方式:一种是時間长、节奏分明的拨水,一种是頻繁而急促的拨水,桨几乎形成圓周运动。在双人划的快艇或独木舟上应注意动作的协调和一致。

在双桨划船时,欲使船慢轉,可比較用力地划某一边的桨。需要較快地轉弯时,可仅划一边的桨;在急轉时,一側的桨向前划,另一側的桨制动或向后划。船亦可后退——尾部向前。

关于快艇的划法詳見 C. 布拉戈达列夫的著作(1938, 1939)。

河船的操纵很少用舵,在大船上多半用长櫓,在小船上用短的单叶尾桨或双叶尾桨。欲使船轉弯时,或者在相反的一側用力划尾桨,或者把桨放在轉弯的一側,使桨叶与运动方向垂直,或者在相反的方向倒划。在急轉时桨手应在轉弯的一側挡水或倒划。当船在双桨或风帆的推动下平稳前进时,尾桨手无需助划,仅需把桨放在水中,时时轉換桨叶的角度,以保持船的正确航向。在这种情况下,可用一只手把桨桿按在舷上,大姆指鈎住舷的内側,其余四指握桨;另一只手放在握柄上。并可把桨輪流地放在左側和右側,以便休息。

拉絳 中等大小的貨船在用桨划行时航速一般不超过每小时 5 公里,因此在逆行时,若流速大于每小时 3 公里,則必須采用比較有效的前进方法——拉絳或撐篙。

拉絳行进的速度比較最均匀,而且亦相当快,但必須岸边有可以通行的平坦砾石帶或未被灌木丛掩盖的斜坡时,才可能使用这种方法。絳繩应当細而坚固;重的繩子往往墜入水中,并且加重拉絳者的負担;对于載重半吨的船,用直径 0.5 厘米的繩子——如果十分坚固——便足够了。絳繩的长度不宜短于 30—50 米,但在河流的近岸部分大半很浅,而河中又有很长的沙滩和沙洲时,須长达 100 米甚至

200 米。在小船上，絳繩拴在前槳架上，应当拴牢，以免在急流中松脫，同時又要能够在必要時迅速解開，為了避免絳繩下墜，有些地區用柔韌的枝條（粗 2.5—4 厘米，長 2—4 米）制成“彎弓”，將它嵌在船首的首梁之下，後端支在前肋骨中，前端突出 1—1.5 米，并向拴絳繩的一側彎曲 40—60°。絳繩不拴在槳架上，而在距船首 1/3 處的船舷上的一個小孔中，然後用丁香結或普通繩圈將絳繩拴在彎弓頂端。這樣就可以使絳繩比較高地挂在水面上，不容易碰到水，而且系結處亦較富彈性。在選擇彎弓長度和拴繩處時，應使船在行走時幾乎平行河岸，而略偏向河中。在大船上絳繩拴在船首或桅根上，通過桅頂的滑車，然後穿過另一根繩子上的繩圈或鐵環，這根繩子長約 2—4 米，拴在首梁上。絳繩的長度由舵手掌握，舵手根據需要可將它放長。

在拉絳前進時，舵手的工作初看並不困難，而實際上則十分複雜；絳手的工作是否順利主要取決於舵手。在絳繩拴得正確時，船首因水流作用有偏離河岸的傾向，這時舵手的任務就是把尾槳握在船的近岸一側，隨時矯正這種偏向。但又不可以使船與河岸保持嚴格的平行；否則只要絳繩稍一拉得急一些，船就會衝向河岸，甚至可能擱淺。反之，倘若太“遷就水流”，則拉絳就很費力，在遇到急流時絳手甚至會被拖入水中。舵手應儘可能利用河岸轉彎處的水流特性，以減輕絳手的勞動。在繞過岬角時，應及時順流轉向，以免一下子從岸邊被拋開。在繞過沙灘和灌木叢時，多半也要依靠舵手的經驗。為了避免絳繩被灌木叢鉤住，應當立刻“遷就水流”，利用絳手和水流的聯合力量將繃得很直的絳繩強拉過灌木叢。

在沿着石灘溯流而上時，舵手的作用尤其重大。他應竭力利用石頭後面的靜水地段，通過石頭以後，應立即將船拐向一邊，以免被浪浸入。彎拐得不好時可能造成雙重事故：船被淹沒和傾覆；絳手被拖入水中，或將絳手掀倒，撞擊在石頭上。

絳手和尾槳手每隔兩小時左右對換一次。如果還余下一人，可讓他坐在船頭；如絳繩系直接拴在槳架上的，他應在看見可能鉤住絳繩的石頭、殘株或灌木叢的時候把繩子向上拉起；如絳繩系拴在彎弓上的，當纏結的繩子將船拉向灌木叢時，他應當用木桿將船從灌木叢撐

开。

除了用人拉絙以外，还可以用馬，在西伯利亚北部有时还用狗。用狗拉絙具有很大的优点：它們容易通过泥濘的河岸和灌木丛掩盖的斜坡，在这些地方人和馬一般是很难通行的。在每只狗的負荷为100—200公斤，流速为每小时3—4公里时，前进速率为每小时4—5公里。在必須过渡到对岸时，可将狗帶在船上；在順流而下时，可让它們沿岸奔跑。狗能够很好地听从坐在船上的主人的声音指揮。一只船可以套2只到12只狗，看船的大小和載重而定。套狗时采用普通的套包，在叶尼塞河上所用的骨盆套包对狗非常有害(参看第七章)。

在拉絙时，船上也可以不用舵手；在这种情况下应将絙繩拴在船的中部，而且穿过一个固結在首梁上的短繩套。另一法是用两根絙繩，分別拴在船首和船尾。無論用哪种方法都能够甚至沿着小石滩逆流而上。

拉絙是一項艰鉅的工作，尤其是在沿着岩石嶙峋的或灌木丛生的河岸行进时，更加困难。为使行走方便起見，宜穿粗皮鞋或树皮鞋(参看第一章，§47)；但后者容易穿破。如果必須长期在冷水中跋涉(春季和秋季，在北方夏季亦如此)，則宜穿高統胶靴或套至腰部的“涉水布罗得尼靴”。

曳索或用麻袋制作，在末端系結繩子；或用樺树皮縫制而成，末端縫一橫棒，絙繩即拴在橫棒上。

撐篙 在稠密的杂草一直滋生到水边的地方，在河岸是被冲刷的陡峭冲积层或悬岩峭壁时，河流上都不可能拉絙；此外，如果沿岸的水中有許多大石头，絙繩經常被石头絆住，拉絙也很困难。在遇到这些情况时必須用篙撐船。苏联有些地区的居民能够用两根篙——一根前篙，一根尾篙——撐船；另一些地区則采用一根尾篙和桨；在独木舟和小船上往往仅用一根篙即可撐行。撐篙是一項相当难的技巧，只有在实践中才能学会；最困难的是保持船与河岸平行，不讓水流把船首冲向河中間。在蒂曼和北烏拉尔采用一种非常便利的方法：尾桨窄而长，末端有結实的包头和两个叉角，可兼作篙和桨之用。因此桨手不必在換桨为篙上浪費時間(有时更換得很頻繁；在急流上

船往往在这个时候倒退数米)；同时还可以无须借助于双桨，即可将船从此岸渡到对岸。前桨手把篙(或类似尾桨的包铁桨)放在身边，可以在较长距离的航行中代替双桨。

拉篷的速率很均匀，在沒有障碍的情况下每小时約走4公里。如果河底平坦，用篙撑船亦能每小时走4公里，甚至5公里；但在急流中和时时需要以桨換篙时，速率有时減低到每小时2公里。

駛帆 駛帆需要預先經過一番練習，沒有經驗的人不宜將穩性小的、特別是受風面太大的帆船駛到廣闊的水面上去。關於帆船運動有許多專門的書籍和小冊子可供參考，我們在這裡僅擬說明一些基本的規則。

帆船的位置與風的關係可分：1)頂風——風向幾乎正對船首；2)搶風航向——風從船的前側方吹來(風與帆船航向之間的角度為 $10-80^\circ$)；3)橫風航向——風從側面吹來，角度 $80-100^\circ$ ；4)側順風航向——風從船的后側方吹來，角度 $100-170^\circ$ ；5)順風航向——風從船尾吹來，其範圍在右舷 170° 至左舷 170° 之間(圖172)。

在簡單帆裝(直帆)和平底船的條件下只能利用順風航向和滿側順風航向；在斜帆和龍骨船的條件下可走橫風航向和搶風航向。欲達到上風面的某點，必須採用迂迴航行的方法，這只有龍骨船或吃水很深的船才能做到。迂迴航行的意思是不走直線，而走“之”字形的曲折路綫，輪流用右舷和左舷受風，走搶風航向。雖不是賽艇，但裝備着斜帆和龍骨的船可以走 45° 的搶風航向。用直帆時最好走順風航向，因為這樣就不至於偏航。

一般不宜採用太陡的航向(接近逆風)，因為這樣會大大減低速率和增加航差。

在安裝斜帆時，應使帆面平分風向和所需航向之間的夾角；風從左方吹來時，帆安置在右面，風從右方吹來時，帆安置在左面。帆固定在某種位置時，如船走的航向太陡(即航向與風的夾角小)，則帆面開始抖動，船速減低；此時應“轉向下風”，即走較滿的航向，或者不改變航向，而改變帆的位置，使它接近船的縱垂面。操縱帆的最簡單規則如下：將船擺在所需的航向上，先稍許放鬆帆腳索，讓前面的帆稍有抖

动,然后逐渐抽紧帆脚索,直到抖劲停止。这就是帆的最有利的位置。

在改变抢风航路时,有两种转向的方法:一种叫逆风转向,是以船首逆风越过风綫;另一种叫顺风转向,是以船尾越过风綫,这种方法在劲风天气时比较危险(图 173 和 174)(关于转向和迂迴航行詳見布拉戈达列夫和柳德維克等的著作)。

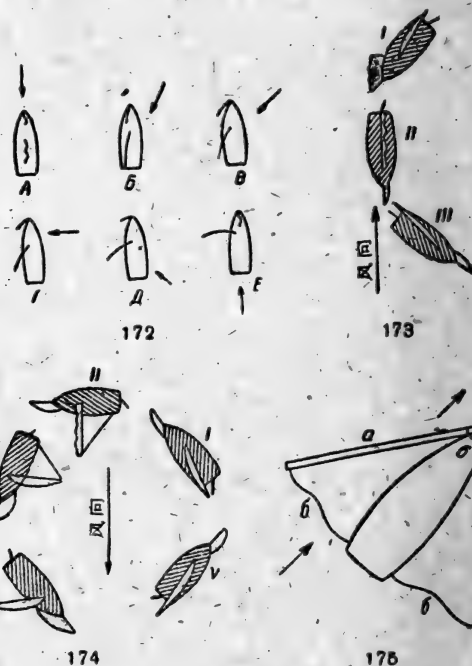


图 172 船的风位航向(箭头表示风向):

A——顶风, B——陡抢风航向, B——满抢风航向, Γ——横风航向, Д——侧顺风航向, E——顺风航向

图 173 逆风转向(图上箭头表示风向)

图 174 顺风转向(图上箭头表示风向)

图 175 装有浮板的船:

a——浮板, б——细绳(箭头表示水流方向)

在河流中扬帆航行时,由于河流方向的改变,往往也須迂迴航行,輪流沿着左岸和右岸走,同时斜过河流的弯曲部分。

在河中遇到逆风,因而不能扬帆时,可以利用浮錨(“水帆”):將

一株茂密的小樅树从船前放入水中，树頂拴在船上。水流拖着樅树，船跟在后面逆风而行。亦可将帆布或帐幕套在木架上，制成一个形如方袋的浮錨，用繩子拴着从船前放入水中；下面系以重物，以免它漂出水面。在海水遇到风浪而不能前进时亦可采用浮錨以減少航差。

在揚帆航行时所有的人都应当特別集中注意力。在一陣疾风吹过或弯轉得不好时，船会猛然傾斜，船舷可能浸水，甚至可能翻船。在这种情况下所有乘船的人应靠向另一船舷，并且极力保持鎮靜，以免把船搞翻，此时舵手应将船駛出危险的航向。在风向不定时，舵手应注意风的变化，并将帆脚索握在手中，准备迅速松繃。升降索应系結得当，以便随时落帆和捲帆。

关于纜索的捆扎、繩結和絞接等索具作业可参看第六章，§29。

摩托 近十年来各种艇用摩托的利用相当普遍。在第九章§26中将叙述它們的型式和安装方法。这里我們只附帶談一下在考察工作中采用摩托的优点和缺点。在勘察大河和湖泊时，利用装有固定摩托的大船是十分便利的。这种船可以把人員和貨物迅速运送到需要进行細部勘测和长期工作的地点；在綫路考察中，大摩托船可以作为基地，它可以迅速地从一个宿夜地点轉移到另一个宿夜地点，而調查者可以乘装有悬吊摩托的或桨划的小船进行考察。如果摩托艇的載重量不敷需要，可以拖带一艘或两艘載重2—3吨的拖船。摩托艇和划艇配合适当时可以大大加快工作的速度和扩大調查队的活动范围。

摩托运输的缺点是必須运送大量燃料以供长期工作的需要。因此，在調查区域中如果没有供应燃料的基地，应将燃料按时送到工作地点，因为要随队攜帶整个夏季所需的燃料有时是不可能的。

安装固定摩托的摩托艇的另一缺点是船体太重和吃水太深。因此很难将它拖到岸边，并且必須用錨系泊。

悬吊的摩托亦有若干不方便的地方：它的螺旋桨比固結点約低1米，因此，平底船的吃水这时就不是10—20厘米，而达到30—50厘米，在靠攏浅岸时，应停止摩托，将它提起，同时謹慎地靠岸。在多浅滩和石滩的河流上航行时情况也很复杂；虽然螺旋桨前面有防撞装

置,但仍然需要不断注意,以免发生碰撞事故。在小河和小湖上的安装舵部摩托比較适宜,这种摩托的軸是傾斜的,而螺旋桨則与軸垂直;傾角可以改变,甚至可将螺旋桨提到水面而不中止其轉动;这种螺旋桨推动力的利用率不及一般的悬吊摩托那样充分。

13. 河上航行和克服障碍

无论是順流或逆流航行都必须具有若干經驗。首先应掌握水流的运动規律以及泥沙的搬运和沉积規律。需要如河边居民所說那样熟悉“水槽”,亦即水流的运动方向;这一点在浅滩上更加重要。乘大船順流航行时应当保持“中泓”——通过河床最深部分的最大流速綫。在轉折处,中泓大半在凹岸附近通过。在溯流而上时,应尽可能靠近岸边航行,并且利用流速最慢或甚至有迴流(例如在峭壁和岬角以下)的河段。

在許多河流上,仲夏和秋季航行的最大障碍之一就是浅滩和沙滩。

浅滩分布于各种地点,但主要在河流展寬,河槽趋向河心的地方。浅滩的形成多半由于两岸的沙滩与河軸成銳角地在河中間交会的結果。水下的沙嘴从河岸趋向島头(島的上端)也往往形成浅滩。此外,在向河岸伸展的島尾(島的下端)附近也可能有浅滩存在。

在浅滩上溯流而上时应找出可以通过船艇的“水槽”;如果水槽离岸很近,便可采用拉繩的方法通过;否則可以撐篙或用手推送(泅水)过去。在河滩太浅时,不仅所有的人都必須下船,有时連貨物也得从岸上搬运过去。

順流而下通过浅滩比較容易,因为这时人的力量和水的力量是一致的。最重要的是找出最深的水槽,不要让船偏离它而冲到旁边的沙滩上去。在搁浅时,如沙滩不是很大,可以用篙或桨把船撑开。情况比較困难时应下水推船;如果水很浅而沙滩很寬,应当先下水观察一番,找出最有利的通道,以免在将船推过沙滩时耽擱太久。

在乘大平底船順流而下通过浅滩时,如果水力不足,可装置“浮板”。浮板系两块长而寬的木板,安置在船的兩側,前端拴在船首上。

后端叉开，与船轴成 $30-60^{\circ}$ 角；为了不使后端被水流冲开，須用繩子把它們系向船尾。被浮板所排开的水，流到船下，将船抬起；有时利用一块浮板即可(图175)。在比較艰巨的情况下，必須将貨物用小船搬到岸上或用肩膀驮过浅滩，有时甚至須用剗子在沙滩上掘出一条通行的沟槽，让船通过。

在航行中从远处便可根据水流的方向和水面的不同特性判断沙滩和水槽的位置。沙滩上的水带浅黄色；在无风时沙滩上的水面是平的，而水槽上的水面則不那样平坦。在吹风时，沙滩上的水面呈现紊乱的細浪，而在水槽上和深水处，波浪比較勻調和粗长。

沿着急滩順流而下时应不断划桨，俾使船艇保持其进程，并听从舵的指揮。

在水急的河流上下航时，除石滩(下面将另行叙述)外，应避免在急轉处貼近外(凹)岸，要預先把船划得离它远一些。在春汛时期下航时，舵手需要在这方面特別提高警惕。

春季，从上流冲下来的树干拥塞在島头，这对于在急流上航行的船艇也是一种危险。由于低估水流的力量，舵手往往太迟于划离島头，船舷会迎着島头冲上去；如果是在夏季，結果还不过是搁浅而已，可是在春季船舷撞到拥塞的树干后，船即易傾覆和淹沒。

春季順着有大量冰錐的小河下航时，应避免悬垂的巨大冰块，因为在它下面有被水流淘出的隧洞或穹窿。在雅庫特，有时即因不小心航过这种穹窿因而造成覆沒事故。

悬垂在河上的树木是比較常見的障碍。在順急流而下撞到这些树木时，往往把貨物和人打入水中，或甚至把船打翻。有一次我在蒂曼河上航行，我們的舵手站着掌舵，他灵巧地跳过一株横挡在前面的橫树，方才避免了落水的危险。水中的隱木对于行船也有危险，尤其是尖端傾向下流的“沈沒树木”往往以树根絆住船底，不过在大多数情况下，这对于木船并无損害。惟有兽皮艇和桦皮船可能被突出的枝节把船壳挂破。根据水流的变化可以发现水中隱木的存在；“沈沒的树木”由于水压的变化，有时浮出水面，有时潛入水中。

在狹窄和弯曲的河流上遇到树干的阻塞是相当麻煩的事。有时

是一根树干，或漂在水上，或斜出水面，或被崩塌的土石压在水下；有时是成堆的树木，堆积在数十米或数百米的河段上，高高地耸出水面。单株的树干可以按入水中，把船从上面拖过去，或从树干下面划船过去；遇到成堆的树干拥塞在一起时，必须分开其中一部分，把船拖过去；通常在这种地方由于树木和灌木丛过于稠密，因而不可能把船从岸上拖过去。在有树干阻塞的河上航行时应携带手锯（最好是双把手锯），以便锯断妨碍通行的树木，因为用斧头砍粗树干太费时间，在水下的树干则根本不可能用斧头砍断它。

在大密林地区的急流小河或大河的支流上往往有长距离的树干堵塞，宽的河道逐渐变窄，稠密的树梢向河中突出，这对于兽皮船和独木舟也是有危险的。

在居民点，各种人工建筑物——堤坝、鱼棚、浮桥等——都是重大的障碍。通过的方法因其结构而异。

捕鱼的篱棚（鱼棚、鱼梁等，参看第四章 §13）通常都有狭窄的门口，以安置各种袋网；小船可以通过这种门口，但应避免撞到木桩上。

没有溢流或溢流太陡的坝必须从岸上绕过去。在河流被流筏或用绳索或链条联结的圆木阻塞的地方亦须从岸上绕过。浮桥有时在河岸下设一通道。河上跨有渡船索时，如索缆坠得很深，可以从河中间通过，否则可以从索缆系得很高的陡岸下通过。在西伯利亚的急流上，自动渡船的索缆系在沿河的船上，应从渡船对岸绕过这一列船。从铁路桥下面通过的规则见“苏联内河航行条例”（参看下卷）。但由于某些桥梁有特殊的通过制度，因此必须预先查明预定线路上的桥梁的通过规则。小船往往规定从靠近河岸的桥洞通过。

14. 石 滩

在航行（顺流或逆流）中遇到石滩是最危险不过的。在山区河流和山间台地的河流中都有石滩。

石滩一般指河底有许多大石头、水流十分湍急的河段；溪潭（Шивер）也是石滩（Порог），不过跌水较低；二者的界线很难划分。在石滩上溯流而上时，首先应找出石头较少、水深足以通过船艇的

“水槽”或“水門”。通常主水槽里的水流太急，不易通过，如果旁边有石头不妨碍通行的侧水槽，还是选择后者較佳。最省力的办法是拉篷上去。当侧槽太浅而船艇只能走中槽时，篷繩需要很长。有时河中充滿从水中突出的石头，太长的篷繩往往会絆在石头上，从岸上或船上都抖不开，这时必須有几个人在船附近拉着篷繩涉水走过。如果不能拉篷，那就用篙撐船过去，或者一两个人下到水中，抓住船首和船尾，把船推送过去。倘若由于水流太急，無論是撐篙或下水推送都不能使船过滩，这时如果河不太寬，可以沿着河岸走到石滩上方，將一根长达200—400米的篷繩拴在岸上（如船走的斜槽）或河中的石头上（直槽），另一端拴上圓木，抛入水中。在船上的人抓到这根圓木后，拉着篷繩上駛。此外，有时在急滩上可以用两根篷繩（每岸一根）或用滑車輪把船拖过滩去。在叶尼塞河的奥辛諾夫石滩上，在春季涨水时，峭壁直接瀕临深水，根本不可能拉篷，大船在上行时，用三四根鈎竿鈎住石壁的凸出部分，沿着岸边把船拉上去。

在石滩上拉篷时，篷繩不可拴在“弯弓”上，因为弯弓可能折断或在急轉时弯到另一边去。应代之以“繩环”——拴在首梁上的一截短繩。篷繩即穿过这个繩环。

每一石滩都有其特点，要为溯滩航行提供一个共同的方法是不可能的。在这种場合，主要依靠全体調查队员的經驗和机智。不应忘記：在过滩时必須具备十分坚固的桨和篙（除正在使用者外，还需一套备用的）以及长而結实的篷繩。此外还宜准备涉水用的布罗德尼靴和高統的胶皮靴。

沿着石滩順流而下时应找附近的居民領航。通常大船和駁船可沿中間的水路下航，而小船則宜走側面的水槽，因为在主水槽处波浪洶湧。倘若石滩附近沒有居民点，那就必須依靠舵手的經驗。有时不能找到熟悉整个河流的領航者，但至少应配备一个对于过滩有經驗的人。在航行到接近石滩的平靜水面上时，在多数情况下有可能判明主水槽的所在，將船引向那里。但在不熟悉的石滩上航行时，必須先上岸視察水路。过滩的基本規則是：不要中止划桨，否則船将失去本身的运动，因而不听操縱；急流的冲击力量极大，应当及时越过

它,但不宜用过陡的角度(与流軸交角不宜大于 $15-20^{\circ}$)横过水流,以免巨浪席卷全船或船舷撞到岩石上。

石滩上最危险的是岩石和巨浪。水上的岩石从远处即可看到;水下的岩石可从波浪的形状上认出。波浪在岩石的上端即开始发生,在那里,水流在岩石之下形成旋渦;而在接近水面的岩石上则形成白色的浪花;吃水浅的船有时可以从没有浪沫的岩石上通过,但毕竟还是把船引向两块岩石之间由于波浪碰撞而形成的三角形水槽比较安全。

倘若船搁浅在大块岩石上,应当立即从船上跳下,用手把住船,以免它倾覆,同时把它推入水路。

在陡狭的水路中,特别是在滩上的水跌入比较平静的水面处,形成的浪最大。在通过这种巨浪时,应一面划桨,一面用船首将浪切开。在水槽中往往可以遇到从河岸或巨石上反击回来的斜浪。浪太大时,应沿整个船舷或仅在船首钉上防波板;在桨架处留一伸桨的孔。船舷最低应高于水面 30 厘米。舵橈必须用繩圈拴在船尾,以免被浪冲脱。

沿溪澗下航时,可用篙在船首和船尾操纵船的方向和减低其速度,但必须在水流力量小和流速慢时,才可以采用这个方法。有时可用一种特别的锚——在繩纜上拴一块大石头,让它沿河底滚动——以减低平底船或木筏的速度。为了避免乘船通过特别汹涌的石滩,可用一根絛繩或两根絛繩(从两岸)将船送下滩去;不过这个方法显然不很安全(我从未尝试过),因为船容易被巨浪吞没。在通过水路狭窄的石滩时,亦可将絛繩拴在船首,船上留一舵手,将船送下滩去;但只有小船可以使用这个方法。

有的山区河流水势湍急,大小石滩接連不断,对于航行有极大危险,在这种情况下除非没有其它的运输方法可供选择,决不宜于采用船运。順这种河流下行时采用小木筏往往比用船还较为安全,因为水可以从筏上流过,不容易象覆舟那样使木筏倾覆。为了避免巨浪滚过木筏时将人卷下水去,应在木筏上装置坚固的栏干;在大浪冲击时,人可抓紧栏干。关于在木筏上的航行技术見 §16。

河流切割山脉而造成的峡谷对于航行也特别危险，在进入峡谷时，河水显得比较安静，但不久即转为汹涌澎湃，奔腾急驰，即使没有真正的石滩也能在转折处把船和木筏撞碎在峭壁上。

遇到船通不过的石滩时，可驮着货物，拖着船从岸上绕过去。木船放在“滑车”上拖；所谓“滑车”是粗 10—15 厘米的，削光了枝节的光滑圆木；应当予先清除路上的石块和树干。轻的独木舟、桦皮船和快艇由两个人用手抬过去。快艇中的货物取出以后，可以手执艇首和艇尾，将艇放到肩膀上抬。无论如何绝不可将快艇或桦皮船连同货物从岸上拖过去。

15. 河 船 作 业

装货 最重的货物应放在船的中間部分的下面，俾使重心尽可能低一些。上面放可以行走于其上的轻软货物。用防水布将货物盖好，边缘塞在船舷内；防止货物浸水的最好办法是按照船的形状剪裁防水布，并用环孔将它扣在舷外的铁钩上（比舷缘低 10—15 厘米）。为了提高船的速度，可使船尾的吃水稍深一些；但船首亦不应翘得太高，以免在风从迎面和侧面吹来时孕风。由于同样的理由，不宜将货物堆得太高。船尾应空出一块没有货物和腰板的地方，以便舀出积水。在前面为桨手留地方时，应使货物不致妨碍桨柄最大限度的摆动。在快艇上，轻的货物放置在船首和船尾，重的货物包装在狭长的袋中，沿着船舷放置。

上船 在上小船、特别是独木舟、桦皮船和快艇的时候，应将船靠在岸边水足够深的地方，以免船在装载时搁浅在岩石或沙上。桨沿着船舷放置或横放在座位前面，双手扶住船舷，轮流把脚踏在龙骨上，然后谨慎地、不偏向一侧地坐下。应从干的地方（草地或岩石）上船，以免将污泥带入船内。乘快艇时宜穿轻便的鞋子，但如调查者必须随时上岸踏勘（例如，观察峭壁），亦可穿皮靴，惟应在脚下垫一块防水布或麻袋。

从这类小船上登陆时，亦应先将船靠岸，然后人上岸；或将船向着岸斜放，船底搁在沙上，人涉水上岸。对快艇而言后法较安全；上

艇时最好亦不直接从岸上跨入，而是涉水上去，以免偶然在岩石上擦伤快艇的底。

停泊 不大的船在驻停时可拖到岸上去。在沒有帐篷时，把船翻过来可以遮风蔽雨，在篝火旁它可以代替窝棚。为了扩大遮盖的面积，晚上可在船边支两根木桿，在上面张搭防水布。

較大的船可将船首拖上岸，船尾朝向下流，船首拴牢在樁或树上。在大河的下流驻留时，波浪較烈，中等船艇亦須拖到岸上，大船可在河岸附近抛錨停泊，用小船登岸。在刮大风时，除了下錨以外，还应从船尾拴两根拉索到岸上，并将船橫着浪放置。不要让拉索或錨索在石头上磨擦，风向转变时应改換系拉索的地点。在停泊时，用錨結（漁人結）把錨索拴到錨上，然后把錨索的另一端穿过船首的环圈，用丁香結系在首桅座上。在投錨之前应先将数圈錨索投至舷外，以免在投錨时的猛然冲动和放索时的剧烈摩擦；然后再投錨和繼續放长錨索，直到索长为当地水深的三倍为止。倘若錨抓得不紧和支持不住，那就应将錨索更放长一些。为使錨索不摩擦船舷起見，在二者之間垫以軟蓆，軟蓆扎在舷上或系在座板上。錨索应整齐地盘在船首，不要紊乱，以便在投錨时迅速施放。

在过夜时，可将中等大小的船艇留在水中，但在长期驻留时則必須将它拖到岸上，翻轉来晾干；否則至夏末它会湿透和变重，因而影响速度和載重量。

在天气酷热时，不宜长期把船留在岸上，以免干裂。这时如果需要长期把船留在无人照管的地点，最好将它浸在岸边水中；倘若必須移至岸上，应当遮以枝叶或用帆布搭一遮棚。快艇尤其不可直接曝晒在日光下。

科学考察 在乘船时，身体不容易疲劳，可以集中精力进行科学調查工作，而且在行进中可以不断进行記錄，这是远胜过其它交通方式之处。应当在貨物上为考察者安排一个便利的座位；掩盖貨物的防水布同时亦应遮住装地質标本、植物标本夹等的口袋，以免它們被雨或溅起来的水淋湿。在雨天进行路綫測量和記錄时，可以把遮盖貨物的防水布的前端拉起来搭在背后和头上，而脚上則另用一块小

防水布遮擋。在这样用防水布搭成的棚子中即使在雨天（通常对记录有极大妨碍）也可以不受干扰地紧张工作。

乘坐大型和中型船艇的考察者应当穿高統胶靴，遇到水浅船不能靠岸时要敢于跳下水去，否則将在登岸上消耗許多時間，耽擱工作的进行。

船的使用范围 在乘船調查期中，如发现船运的缺点——例如为石滩所阻等——胜过了它的优点，以致耽擱工作，那就应当換成步行或騎馬。在这方面，取舍当然主要依靠領導者的經驗，但同时应当指出，在某些情况下坚持船运还是比较有利的；甚至在水很浅和舟行艰难的地方，船运仍然有巨大优点，特别是在順流而下时优点更加显著。在过于浅的地方，溯流而上固然极端困难，但下水仍然很快，調查者可以节省時間和精力。此外，船可以运输較多的物品，保証較长期的旅程的供应，并且可以运回較多的蒐集品。

不过同时必須考虑到水位可能降落：如果上水时适逢春汛或雨季，到回来时水变小了，同样的船可能竟不能下航。

在溯流而上时可采取这样一种方式：当河流容許滿載的船通过时，可将所有必需的装备装在一两只中型的船上（大船上水嫌笨重）；遇到石滩和浅滩很多的地方，可将所有多余的装备、蒐集品、一部分队员和較重的船留下，用半空的船上駛到一般可以通航的地点。最后，到达这一点时，应将除了三四天的粮食和必要的观测仪器之外的一切物品留下，步行数十公里。在大密林区和山区，沿着河岸行走起来十分困难，在进行考察时每天至多走 20 公里。

如果用拉縴的方法将装載貨物的快艇或独木舟带在身边，可大大延长最后一段沿河的旅程。这时需要两个人，一个人在岸上拉縴，另一个人用桨或篙頂在河岸、沙滩、岩石或灌木丛上撑船。遇到浅水处可以涉水将船带过去；遇到石滩可将船从岸上搬过去，在一岸不能通行时，可卸掉一部分貨物，过渡到对岸再往前走。用这种方式可以无需随身携带粮食和蒐集品完成数百公里的路綫調查。在順流而下时，可由一个队员駕船带着所有的貨物，其余的人則輕装前进。用这种方法沿河行进时，为了避免快艇在沙滩和浅滩的砾石上擦破起見，

应当用帆布套包裹水綫以下的船底部分。

16. 木 筏

在森林地区，如果没有船艇，可編筏以供沿河航行或渡河之用。筏的大小取决于需要运输的貨載。編筏宜用枯干的(接近枯干的)树木，因为湿的树木比重大，因此載重量小。上面在 §8 中曾載有干湿树木的比重表。但是枯干的树木的比重与表列的伐下后再經干燥的木材比重是有差别的。根据西伯利亚大密林区居民的經驗，枯干的針叶树就輕重和适宜編筏的程度依次为：雪松、云杉、松、落叶松；至于白楊，虽比雪松还輕，但很难找到足够直的和未曾腐烂的树干。一根圓木的載重量可根据該种树木的比重与圓錐体的体积計算，計算体积时以平均截面为底，或为了簡單起見，以两端截面的和的一半为底。由于圓木实际上并不是截面圓錐体，而是形状复杂的物体，因此这样計算的結果誤差可达 12%。采用辛普松公式(見附表Ⅷ)計算的結果較为精确。以細繩量出圓木中部的圓周长度，除以 $3\frac{1}{2}$ ，可得平均直径的近似值。

A. 普罗宁(1936)提供了表列的木筏載重量的近似值(未指明树种)(表 19)：

表 19

木筏載重量	圓木长度	各种平均直径的圓木数目		
		20 厘米	30 厘米	40 厘米
100 公斤	3 米	6	4	2
250 公斤	5 米	8	6	4
500 公斤	7 米	10	6	4

根据我的經驗，用 8 根长 10.5 米、粗 25 厘米的枯干云杉編成的木筏可載重半吨以上。这种木筏可由两个工人在 8 小时内制成，包括伐木、清除枝叶、拖到河边和編接。

一小队考察人員通常只需要用一排木筏已足。木筏的寬度看河寬而定。在很窄的河上用 4—8 根圓木編成較窄的长形木筏。

編筏的地点应选择河岸附近具有足量的枯干树木的地方，因为从远处将圓木拖到岸边需要耗費大量時間和精力。如果有馬，可从数百米以外将木材拖来(参看第六章，§ 16)。

在平靜的河流和湖泊上可在水中編筏；如果水流湍急，而又沒有平靜的河湾，可在岸上选择一块低平的場地編接不大的木筏。在地上放两根圓木垫底，上面放編筏的圓木，木筏編好以后用槓桿沿垫底的圓木推入水中。

在联接圓木时利用箍圈或嵌入的橫梁。在临时性的小木筏中用繩索或鉄絲作箍，而在大型木筏中則用枝条編制的箍圈。編箍的材料可取长 2—3 米，一端粗 2—3 厘米(箍大圓木时須粗至 3—5 厘米)的沒有枝节的柳条或稠李、白樺或云杉的枝条。在粗 20—30 厘米的树干的一側砍一細槽，将枝条的細的一端嵌入其中，然后一面使枝条繞軸旋轉，一面将它环繞在树干上。为了便于使枝条繞軸旋轉起見，可在其粗端上凿一細縫，穿入一小繩圈，再在繩圈中扞一木棍。用两手旋轉这根槓桿。

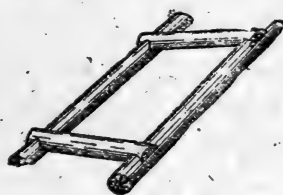
将两个枝条箍头尾相接地迭在一起，編成一个环圈，其直径大小以便于套入两根邻接的圓木为准。

在編筏縱圓木的两端距端頂 40—45 厘米处放两根橫的圓木作为橫梁，橫梁需用粗 10—15 厘米的湿树木，并且保留树皮，以免箍圈滑动。将箍圈套入两根相邻的圓木的一端后，用一根木棍把它折过橫梁，压紧在橫梁另一側的圓木上。然后再用脚踩住箍圈，抽掉木棍，在两根圓木和橫梁中間嵌入长 50—55 厘米、头部寬 10 厘米、厚 5—8 厘米的木楔，将两根圓木和橫梁牢牢地联接在一起。木楔預先



176

图 176 将枝条箍套在木筏的橫圓木上



177

图 177 具有嵌入橫梁的木筏构架

用欧洲山楊或云杉制备,但亦可用其它木材(图 176)。

如果有繩子,不要把它剪断成一个个繩圈,而是在木筏的每一端利用一根长繩;但在綁扎时应将每两根圓木分別縛在橫梁上;捆扎的方法很多。最簡單的联接法是不用橫梁,用繩圈套紧每根圓木的一端,然后将繩子拉到相邻的圓木上,将它套紧;不过这种木筏很不牢固。

临时的木筏可仅用两根橫梁加以联接,但准备长期漂流的木筏宜在橫梁上再安縱桁,在縱桁上再搭一对橫梁;所有这些圓木的末端均用箍束紧。然后,在两根輔助的橫圓木上鋪上細桿、木板或毛板,作为安置貨物和人的底板;輔助的橫圓木放在距木筏两端 1—2 米处,被縱桁所压紧。

5—8 根圓木組成的小木筏可以无需箍圈,而代之以嵌入的橫梁。橫梁是两根較細的圓木,从上面嵌入最粗的两根圓木的两端(图 177)。其余的圓木放到橫梁的下面,被水的浮力頂在橫梁上,甚至无需結扎。这种木筏亦可装载貨物,惟需在貨物下面垫上木桿。在过石滩时可用枝条箍将縱圓木一对对箍紧。关于一排和多排的大型木筏的編接法可参看彼列彼青的著作(1949)。

木筏用大桨操纵,桨长 6—8 米,系用斧头从一整根圓木削成;有时可取坚硬的干木材制桨,但以湿的較为耐用;以云杉木最好。桨叶两面削平,桨桿保留圓柱形,桨柄应便于双手持握。往往另釘一块长达 1.5 米、寬 25 厘米、厚 4—5 厘米的木板作为桨叶。大桨安置在筏的两端。如在筏端的橫梁之上还有一根橫的圓木,可在其中打入一根短樁(把軸);在桨上凿一孔,套在樁上。倘若只有一根橫梁,可在上面斜放两根圓木(支座),彼此距离 1—1.5 米;上面嵌入一根长 1.5—2 米,粗 20—25 厘米的圓木,其上有凹槽,以便放置大桨。

木筏上須安装一个灶——用四块木板或圓木围成一框,里面放樺树皮,上面鋪砂和砾石。亦可不用框,直接将一块草皮土放在樺树皮上。在大船上有时亦可設置这种样子的灶。

在木筏上无需盪桨,仅須同时用两把桨将它划离沙滩和河岸,或用一把桨,使木筏与水流斜交。木筏对桨的反应比船慢,因此应当提

早开始划离沙滩，不大的木筏搁浅时，可用粗木棒作为槓棒，将它推动；这时人必须跳入水中，将槓棒伸入到筏下，用肩膀和手将它抬起；有时安装“浮板”亦可有效（見 § 13）。有时为了调节木筏的速度还采用另一种工具：在木板中心垂直地嵌入一根木棒；木板下緣削尖。桨手把木板抛入河中，手执木棒往回拉。一个木筏上应备有两根带木板的槓。

在静水中和岸边可用篙撑筏。操纵一个不大的木筏需要两个人。

木筏能顺利地通过波浪洶湧的石滩，但必须有宽敞的水槽。大浪掩盖在整个木筏上，可是立刻就退走了。为了不让人从筏上被浪卷下水去，应在筏上安置栏棒或带有横梁和绳索的木桩。在通过石滩时，应当把桨用绳圈拴在筏上，以免被浪打落。如果石滩上波浪很大，可将载人和货物的底板尽量作高一些。例如，在通过叶尼塞河的石滩时，将筏上的底板安置在高达2米的桩上；人就坐在底板上，木筏可以无需操纵地通过这个陡峻的石滩。

在水路狭窄的石滩中搁浅在岩石上是很危险的，因为在这种情况下用枝条箍联接的木筏可能分裂。在石滩中很难把木筏从岩石上撑开。

长期在木筏上漂航时应携带一两只备用的小船，以便随时划到旁处去考察。在木筏上可以搭窝棚或帐篷，但是它们强烈地迎风，妨碍木筏的漂航。

为了把人和货物渡过深的河流，亦须建造木筏。用5—6根长4—5米的圆木即可编成渡河的小木筏；这种木筏无需用箍，只需用两根横梁联接。在渡河时用篙，狭长的桨或橹使筏前进。一般筏上用的大桨在渡河时不能防止迅急的水流将船远远冲向下流，因此宜在两侧安装象船上用的那种划桨。在木筏边缘的纵圆木间打下木桩，用横梁加固，桨架可装在桩上。

在一种用两三根圆木编成的小木筏上也可安装划桨；这种小木筏可载一个人渡河或沿河航行。为了使这种小木筏更加灵活起见，图瓦人将圆木的两端削尖，使木筏具有小船的形状。在需要迅速渡

河时，图瓦人往往用馬拖筏。將馬尾結成一環圈，穿入長繩。長繩一端拴在木筏前緣，另一端執在手中，以備在發生事故時將它松掉；把普通韁繩拴在長桿上馭馬。第一個考察圖瓦東部地區的 П. 克雷洛夫曾經記述：在他們的不大的馱運隊中毫不費事地就找到了願意拖筏的馬，迅速完成了渡河的任务。在中亞細亞也採用馬來拖皮筏，惟將皮筏緊緊地系在馬尾上。

用兩三根圓木編成的、供一人用的小木筏應當用綁在圓木兩端的橫梁加以联接。人可以站在上面漂航，如有小底板，則可坐下。另有一種單人木筏系用兩個圓木，兩端嵌入橫梁，中間嵌入一根較粗的橫梁制成。人可以坐在中間的橫梁上，把腳踏在前面的橫梁上面；兩端的橫梁也可以不用嵌入，而用釘子從上面釘牢。在這種小木筏上可以用雙葉長槳划行。

17. 海船和摩托艇

除摩托艇外，下列船艇亦用于航海：

大艇——有 7—11 對槳；用途為裝運大量貨物。每一座板上坐兩人，划粗柄槳。

中艇——結構較輕；有 5—8 對槳；槳為粗柄，每一座板上坐兩人。

快艇——狹長的輕快小海船，具有高度的航海性能。無軸板；尾部與首部一樣尖而翹起，因此不宜安裝懸吊式摩托；安裝固定的摩托則甚佳。快艇有 4、5、6 或 7 把長槳。六槳艇可以安 17 平方米的风帆。每一座位上坐一划手。

舢板——有六槳、四槳和雙槳舢板之分；偶亦有八槳的。全都有軸板，宜安裝懸吊式摩托。

最适宜作科學考察工作的是六槳舢板。這種舢板堅固耐用，航海性能好，适于駛帆，穩性大。可以挂 18 平方米的帆。槳具有粗柄，每一座位可坐兩個槳手。六槳舢板有時和救護艇一樣，在側座板上有用鍍鋅鐵或銅制成的不透水的空氣箱，在水浸入船上時，船下沉部分較淺。

四桨舢板綫型比較尖銳，尺寸較小，航海性能較差。有粗柄槳或長槳。可挂 11 平方米的帆。

双槳舢板係供一二人作近距離的航行用。

小划艇——短而寬的小船，長 2.5—4 米，結構輕；通常作為游艇使用。可載三人至五、六人。具有一對槳，亦有只用一把尾槳的。

為了迅速計算船艇的載重量，可以利用下述規則：在盪槳和拖帶時，若情況有利（風在五級以下，有避風的停泊處），大艇上按每把槳 5 人計算，中艇上按每一座板 5 人計算，在快艇、六槳舢板和四槳舢板上按每槳一人計算。在風力超過 5 級時，定額要降低。在計算乘船入數時槳手包括在內；在計算貨物重量時每一人折算為 80 公斤。在海船上為了工作順利起見，應配備足額的（或接近定額的）槳手。

此外，在蘇聯的海上還可見到各種捕魚船——捕鯨艇、黑海和遠東捕魚艇、平底漁船、小漁舟等等。其中有幾種以航海性能良好著稱，駛帆或用摩托推動均為適宜，可以用來進行科學考察工作。在作沿岸調查時最好用機器發動的小船，吃水不要太深，以便駛近到岸邊。例如，遠東的平底捕魚艇，載重達 3 噸，吃水不過 75 厘米，裝有可升降的舵和螺旋槳，發動機有 16 匹馬力，時速可達 6 哩。一般的航海摩托艇吃水達 1.5 米以上，不很適宜用來作沿岸調查。

18. 大湖和沿海航行的特點

在海洋條件下航行時，特別是在乘帆船到開闊的海面上遠航時，需要有經驗的人參加考察隊的工作。航海技術不是單凭一本書就可以學會的，必須經過認真的實踐才行。航海的領導者應當具有領航的基本知識。在海船和湖船上，除了上述的幾種斜帆以外，還可安裝比較複雜的帆；關於駛帆作業可參看 H. 柳捷維克(1931)、C. 布拉戈達列夫(1938, 1939)、Г. 弗連克爾和 Л. 勒維特(1932)等人的著作。

在考察沿海和航行條件近似航海的大湖沿岸時，調查人員可從下列兩種航行方式中選擇一種：或則乘小海船，以便隨時隨地將船拖上岸；或則使用大型的機帆船，因為它能在天氣惡劣時趕到港灣或河口中去避風。至於中型摩托船，在風浪猛烈而又無良好躲避處所的

沿海，在航行上沒有任何优点。

在湖船中，以載重 500 多公斤的普通漁船較為适用。兩、三個人就可以把它拖上岸；在天气好的時候，它可以安全地沿岸远航。

航海性能較好，适宜橫渡大湖、海灣和海峽的是六人舢板 and 快艇。舉例來說，我就曾乘六人舢板沿楚克奇北岸橫渡寬 100 多公里的恰翁海灣。要把大船拖到岸上自然比拖小漁船困難一些，但我們兩個人在滑車的幫助下並沒有費太大的力氣就把我們的六槳舢板拖上了陡峭的海岸。在橫渡廣闊的水面時應在海船上安裝防波板，或用防水布張在鐵拱架上，擋住整個船首。

懸吊式摩托在航海中使用起來很不方便，因為在搖晃的船上很難注入燃料到它裡面去，同時它還比固定的摩托較易發生故障。可是，固定的摩托大大增加了船重，而且妨礙將船拖到岸上去。

在風浪太大，而所用船艇不能勝任時，切勿冒險出海；照例，小船必須在風力不超過 4 級時才容許出海航行，只有儲備浮力大、航海性能好的船才許可在 5 級風中出海。在航海時，船中部干舷的出水高度至少應有 35—40 厘米（參看 § 10），在有甲板的船上，干舷的最低高度可以略低一些。

航海時必須攜帶航海羅盤、鐘表、雙筒望遠鏡和空盒氣壓表，考察地段及其相鄰地段的海濱地圖，緊急備用的食物和水，溫暖的衣服和雨衣或防水服。必須攜帶救生圈，特別是乘構架船航行時更不可缺少救生圈。

在海上或大湖上航行時最好能知道地平綫的距離（視距）。其值可按下面的公式計算：

$$D = 1.065 \sqrt{2Rh}$$

式中：R 為地球半徑，h 為觀測點的高度（單位公里）；1.065 是折光訂正系數；其它訂正意義較小（氣壓、濕度、氣溫），因而略去不計。該公式可簡化為：

$$D = 120.345 \sqrt{h}$$

最好預先繪好一張列綫圖解（諾謨圖）或編制一張視距表，以備隨時查索，免得每次都虛費時間去計算。

附录: 薄氏风级表

风级	名称	风速 (米/秒)	平均风速 (公里/时)	对单桅渔船的影响	浪高 (在海面上) (米)	对海面的影响	浪级	对物体的影响	风级
0	无风	0.0—0.5	0	不动; 船不听舵操纵	0	海平如镜	0	烟直升, 旗帜和树叶不动	0
1	软风	0.6—1.7	4	挂满帆时, 船稍运动, 略听操纵	0.3 以下	海面有鳞状微波, 但无白色浪花	1	烟偏斜, 指示风向。树叶和旗帜不动	1
2	轻风	1.8—3.3	9	满帆时船速1—2节				旗帜稍微摆动; 树叶沙沙作响。面觉有风, 如轻的呼气	2
3	微风	3.4—5.2	16	满帆时船速3—4节; 船开始倾斜	0.3 以下	波浪明显, 但波长较短; 波顶开始翻转, 形成玻璃状浪花	2	旗帜飘动; 有叶的小树枝摇动。静水表面起皱纹	3
4	和风	5.3—7.4	23	满帆时船速很快, 船身相当倾斜	0.3—1.0	波浪较长, 局部形成白浪。有间断的呼啸声	3	旗帜招展, 无叶的树枝摇动, 尘土卷起, 纸片飞舞	4
5	劲风	7.5—9.8	31	减少帆数	1.0—1.7	波浪相当长, 整个海面布满白浪。呼啸声不断	4	大旗帜招展, 大树枝摇动。静水表面形成细浪。风在耳中呜呜作响	5
6	强风	9.9—12.4	40	主帆收缩到第二排帆布孔。捕鱼时应遵守安全规定	1.7—2.5	开始形成大浪, 起浪花的白色浪头遍布广大海面。呼啸声大	5	大秃树枝摇动, 风在房屋和其它固定物体附近呜呜作响。静水的浪头上开始形成浪花。电线呜呜作响	6

續 前

风级	名称	风速 (米/秒)	平均风速 (公里/时)	对单桅渔船的影响	浪高 (在海洋上) (米)	对海面的影响	浪级	对物体的影响	风级
7	疾风	12.5—15.2	50	不出海；在海上则任其漂流	2.5—3.5	波涛汹涌。浪头被风吹裂时形成白沫，浪花沿风向形成长条。呼啸声从远处可闻	6	无叶小树的树干摇动。静水的浪头上有许多白色浪花。逆风行走困难	7
8	大风	15.3—18.2	60	所有海上船只速往近处避风	3.5—6.0	波峰与波长显著增大。浪花带沿风向紧密并列。在开阔海面上呼啸声轰鸣	7	大树摇动，枝杈折断。逆风行动非常困难	8
9	烈风	18.3—21.5	72	—	6.0—12.0	高聳如山的浪具有长而折断的浪头。整个海面由于浪花形成白色。呼啸声如雷鸣	8	光秃的大树枝折断，轻的物体被移动。屋顶被毁	9
10	狂风	21.6—25.1	84	—	—	—	9	树被连根拔起，造成相当大的破坏	10
11	暴风	25.2—29.0	97	—	12米以上	浪峰极高，船舶时而隐没。浪花沿风向遮盖海面。波顶形成水雾。开阔海面上呼啸声如雷声隆隆	—	造成巨大破坏	11
12	飓风	29.0以上	105以上	—	—	从浪头上碎裂的水雾极浓，大大减低能见度	—	造成毁灭	12

参 考 文 献

- [1] Благодарев С. Преодоление препятствий на реке. «На суше и на море», 1936, № 4.
- [2] Благодарев С. и Брызгалов В. Разборная байдарка, 2-е изд. Сатласом чертежей, 1938.
- [3] Благодарев С., Покровский Н., Пронин А. и Сухов Л. Водный туризм (со словарем морских терминов), 1939.
- [4] Васильев М. В. Морская оудовая практика, 1938.
- [5] Васильев Н. Я. Парусный бот'к. 4-е изд., 1929.
- [6] Кокшайские В. и П. Как самому построить лодку, 1927.
- [7] Кремнев Б. В. Как сомому построить легкую плоскодонную лодку, 1939.
- [8] Кочешков М. И. Военно-морская подготовка, 1947.
- [9] Людеви́г Н. Парусный спорт. 3-е изд. (со словарем морских терминов и выражений), 1931.
- [10] Опарин Ф. и Ахлюстин Б. Байдарка «Вишерка». «На суше и на море», 1936. № 5.
- [11] Покровский Н. Как сделать байдарку. Там же, 1941, № 5.
- [12] Перепечин Б. М. Краткий справочник по лесу, 1949.
- [13] Правила для предупреждения столкновений судов в море. Курс кораблевождения прил. № 4. 1945.
- [14] Правила плавания по внутренним водным путям СССР. 1939.
- [15] Пронин А. Как построить плот. «На суше и на море», 1936, № 6.
- [16] Пронин А. Как сделать простейший парус. Там же, 1938, № 5.
- [17] Прохоров М. и Шестоперов Я. Водные экскурсии, 1930.
- [18] Семенов А. и Соболянов А. Самодельная складная переносная лодка. 2-е изд., 1930.
- [19] Сергель С. И. Водный туризм, 1929.
- [20] Сергель С. И. Экскурсии в лодке и пешком, 1925.
- [21] Спутник туриста. 2-е изд., 1941.
- [22] Спутник юного туриста, 1948.
- [23] Улицкий М. Б. Водный туризм, 1939.
- [24] Усыков П. Т. и Лазак В. В. Гребной спорт. Пособие гребцу и инструктору, 1925.
- [25] Френкель Г. Практика вождения спортивных и туристских судов, 1932.
- [26] Френкель Г. Ф. и Левит Л. М. Техника водного туризма, 1932.

第九章 机械运输

Я. И. 布龍什坦

汽車的选择

1. 緒 言

无軌的机械运输在国民經济的各个部門中采用得很广泛。現代的汽車以生产率高、安全和使用期限长見称。

在野外調查工作中，汽車可以适应各种各样的道路条件，有几种具有特殊构造的汽車甚至可以在沒有道路的地面上行駛和通过淺的水体。

現代汽車的型式、尺寸和构造种类很多，我們可以根据当时調查工作中的具体条件加以选择。首先应当考虑到的是道路和气候条件，因为在不同的季节和不同的地区，这些条件是差別极大的。

2. 道路条件

最好的道路是采用粘結材料(柏油、混凝土、瀝青)修筑的。碎石路面和圓石鋪砌路面的性質也很好。这几种道路都設有路标，具有完善的桥梁和渡口，并且受到經常的养护。

在沒有鋪装的道路中，国家級和省級的土路比較完善。它們也受到經常的养护和修理，具有安全的桥梁和渡口，并設有路标。这种路在干燥时性質很好，可以在上面高速行駛。主要缺点是尘土太大，尤其是在集中行駛和并列行駛时更是如此。至于地方級的土路則質量較差，其中有一些(例如田野和森林中的土路)甚至不能說是固定的道路。这种土路并非普遍設有桥梁，即使有桥梁，其載重量也往往

很小。在泥濘时期，汽車在土路上行駛特別困难，当淤泥层厚达 20 厘米以上时，一般汽車即不可能通行。在深秋之时，泥濘中的車轍冻结起来，硬如石头，也給行車造成严重的困难。

在根本沒有道路的地方，汽車只能在相当結实的地面上行駛。土壤上如复盖着草皮，可以大大增加其荷重的能力。

疏松的雪对于汽車行駛也是严重的障碍：它給陷入的車輪以巨大的阻力，而在主动輪的附着力小时，則容易发生空轉。

雪地的承压能力决定于雪的密实程度和温度条件。密实的雪对于汽車行駛不致产生大的阻力，可是由于道滑，会影响行車速度。

可以利用半履帶式的自动橇和起落橇作为专门在雪地上行駛的交通工具，当单位面积的压力为 0.3—0.4 公斤/平方厘米时，履帶和滑雪板陷入雪中的深度平均約为雪盖层厚度的一半。

地上的薄冰对于行車也有很大妨碍。“融化着的薄冰”尤其危险，这时，在非常光洁的冰面上形成一层水膜，起着潤滑的作用。在車輪的压力之下，甚至在温度低于零度时，冰壳上也能造成类似的融化現象。在薄冰上行駛时应当特別謹慎，并且尽量放慢速度。

3. 气候条件

現代的汽車可以在各种气候条件下进行工作。

在低温时必须防止冷却系統冻结。最好能采用“防凍液”。在沒有防凍液时应对散热器和发动机罩采取保暖措施；当冷却系統中沒有自动調节水温的节温器时，也必须保暖。

用甘油、酒精和水的混合液制的防凍液采用得很广泛。乙烯-甘醇和水的混合液也用得很多，而且性能很好(表 20)。

表 20

乙烯-甘醇含量百分比	70	60	50	40	20
水含量百分比	30	40	50	60	80
混合液的冰点 (攝氏)	-67°	-55°	-34°	-24°	-9°
在 +20° C 时的比重	1.089	1.079	1.068	1.057	1.029

这种防凍液沒有燃烧起来的危险，但是有剧毒，绝对不可以用嘴

吮吸皮管，因为甚至弄几滴到胃中也将引起严重的中毒，往往致死。由于防冻液在加热时剧烈膨胀，因此在注入冷却系统时不可超过其容积的5—7%。

过冷的发动机起动起来极其困难。冻结了的润滑油不能使曲轴产生起动所必需的转速，在冷的气缸内火花不容易点着。

在低温时减轻起动困难的最好办法是用旁的热源预先将发动机加热；为此，可在汽车上装置起动预热器。如果冷却系统未灌注防冻液，在起动之前可用热水注入冷却系统使发动机变热。在预先倒空的曲轴箱内注入热的润滑油的办法也很有效。

在低温时蓄电池也应注意加以保养。蓄电池中应当用浓度较高的电解液，并且充足电。密度低的电解液容易冻结，使蓄电罐破裂。电解液的比重与其冰点的关系见表21。

表 21

电 解 液 比 重	1.10	1.15	1.20	1.25	1.30
冻结温度 (摄氏)	-7°	-13°	-26°	-50°	-71°

电解液的密度与蓄电池的充电程度有关；例如，标准的冬季电解液在蓄电池充足电时密度达1.28—1.30，而在过度放电时则降至1.15—1.18，因而容易冻结。

在充电不足时，不可用注入硫酸的办法来增加电解液的浓度，使它达到所需的比重1.25—1.30。在高温的条件下，冷却系统不完善或载重特别大（例如，慢速拖载）均可能引起发动机中水的沸腾，所以在这些情况下必须特别注意冷却系统的清洁和修理，并应储备少量的净水，以便在必要时注入散热器中，同时携带一些蒸馏水供蓄电池的需要。

在尘土飞扬的道路上行驶时应注意保持空气滤清器的完好，并随时将它擦洗干净；没有空气滤清器不得在这种道路上行驶。

4. 車 身 式 样

車身式样的选择取决于当时旅行中的气候条件、乘员数目、貨物体积以及是否需要在車上布置旅途实验室或在車上宿夜等。

客車可以分为下列几种：

- 1) 小客車——可乘 8 人；
- 2) 大客車——可乘 8 人以上；
- 3) 特种客車——救護車、指揮車等。

載貨汽車可以分为普通的和专用的两种。乘員数目不多，貨物体积不大时，宜采用救護車式或郵車式的車身，这样布置起来比較方便，甚至可以安排舒适的过夜舖位。

在沒有閉式車身或夏季无需閉式車身时，可在鉄架上搭帆布篷或将輕便的胶合板車棚直接安装在載貨的車台上。这种車身在任何車庫都能够装配；頂篷可做成能启开的或可拆卸的。

在冬季，可将鉄炉、岡察洛夫式煤油炉或热水(或废气)保暖装置安装在車身上，以增加車身內的温度。但在严寒时不可利用冷却系統的液体使車身增热。

5. 載 重 量

在計算載重量时，应考虑到道路条件；在困难的道路上和沒有道路时，載重量不应大于最高定額的 65—80%。

用兩輛載重較輕的汽車比用一輛大卡車較易克服旅途上的困难。有兩輛或數輛汽車在許多方面都比較方便：可以拖帶陷住的或发生故障的汽車；在一輛車发生事故时可乘另一輛車去到居民点或运送必需的物資。

但亦不宜过于增加汽車的数量，因为在車輛数量增多的同时，由于各种故障而耽擱整個車隊的可能亦增加了。

成員不多的調查隊最好帶兩三輛汽車：一輛或兩輛輕便貨車，一輛自重和載重量均較小而具有高度通过性和較大拖帶能力的汽車。最好有一輛汽車装备絞車，以便拉出陷入的車子或自行拔出。应避免采用大卡車。

6. 安 全 性

汽車的安全性决定于它的机械状况。需要作长途旅行时最好利

用經過試車的新汽車或剛經過大修的汽車。不宜乘太旧的或長期行駛之後未經修理的汽車作長途調查。汽車必須備有新的輪胎、彈簧和蓄電池。

7. 通 過 性

通過性主要決定於主動輪的數目與總輪數之比。表 22 所列系鑑定汽車通過性的基本技術數值。

表 22 汽車的通過性

驅 動 軸	車身式樣	輪 數	主動輪數	輪 式	通 過 性
前軸	客車	4	2	4×2	低
后軸	客車和貨車	4	2	4×2	中等
中軸和后軸	貨車	6	4	6×4	較高
前軸和后軸	貨車	4	4	4×4	高
前軸、中軸和后軸	貨車	6	6	6×6	高
前軸和后軸	兩棲	4	4 和螺旋槳	4×4	高，能在水上行駛
前軸、中軸和后軸	兩棲	6	6 和螺旋槳	6×6	高，能在水上行駛
后軸(履帶)	貨車	2履帶和2輪 或2履帶和2 滑雪板	2 履帶	—	極高，可通過任何道路和困難地形

只用前輪主動的汽車（僅限於小客車）僅宜行駛在良好的公路上，根本不適宜用來作艱巨的考察旅行。多數汽車屬於后軸驅動的双軸汽車，具有中等的通過性；但由於前軸和后軸之間的重量分配不同和汽車最低點與地面距離（最小離地隙）的不同，各種汽車的通過性亦不一致。如若其它條件相同，則落在后軸上的重量愈大，汽車的通過性便愈高。最低點（通常是汽車的后橋）距地面的間隙在帶有深轍的惡劣道路上起着重大作用；最小離地隙應尽可能高一些，至少不得小於 200 毫米。

在兩軸驅動的四輪汽車上，汽車全部重量的 70—80% 落在驅動軸上，因此保證了高度通過性。可是這種汽車的機動性較差，在道滑時尤其不靈。屬於這一類型的大多數是載重汽車，具有較高的車

身。

所有的軸都能驅動的汽車通過性高，堅固耐用，甚至可以在沒有道路的困難條件下行駛。不過這種汽車不夠經濟——它們的耗油量是比較大的。全部軸都驅動(4×4 和 6×6)的汽車除了通過性高之外，還具有極強的拖帶能力，有些還裝備着絞車，可以在汽車陷住和空轉時自行拔出，或給別的汽車以援助。

半履帶式汽車(前軸有輪或滑雪板)不象一般汽車那樣普遍，車輪-履帶式的用在沒有道路的困難條件下(主要作為牽引車)，滑雪板-履帶式的則用來在雪地上行駛。

汽車的通過性高當然對野外工作是極其有利的，但是，具有高度通過性的特种汽車的載重量卻較小，而且耗油量亦較大。此外，它們還比較複雜和價格貴。因此，只有在後軸驅動的普通二軸汽車不能行駛的路線上採用這種汽車才是有意義的。如果僅有個別不長的地段難於通行，可以採用提高通過性的辦法(見 § 19)或在一輛馬力較大，通過性較高的汽車幫助下克服困難，通過障礙。

8. 經 濟 性

汽車的經濟性主要是指它的燃料消耗率，它對於旅行費用和解決燃料供應問題有很大的意義。因此，當其它條件相同時，應當為調查隊選擇燃料消耗率較低的汽車。

整個車隊行動起來時應如一整體，所以，在為調查隊配備汽車時，極其重要的一點就是選擇平均速率相同的汽車，否則一輛汽車可能就攔整個車隊的行駛。同樣重要的是：調查隊的所有車輛應具有相等的額定行程(油箱加滿後所能行駛的距離)。

按照所需燃料性質的不同，可將汽車分為：

- 1) 汽油汽車；
- 2) 柴油汽車；
- 3) 煤氣發生爐汽車(固體燃料——木炭、木塊、煤、泥炭)；
- 4) 煤氣筒汽車(燃料——壓縮煤氣或液化煤氣)。

表 23 輕便汽車 (小客車) 的技術性能數值

序 號	項 目	莫斯科人	格 斯 - A	格 斯 - M-1	格 斯 - M-20 “勝利”
1	座位數	4	5	5	5
2	自重(公斤)	845	1080	1370	1350
3	全載重量(公斤)	1145	1430	1720	1700
4	軸距(毫米)	2440	2620	2845	2700
5	輪 距 { 前輪 (毫米) \ 後輪	1105 1170	1405 1420	1435 1440	1360 1360
6	轉向半徑(米)	6.0	5.5	6.35	6.3
7	離地隙(毫米)	195	205	210	200
8	總尺寸 { 長 (毫米) \ 高 寬	3855 1545 1375	3875 1780 1710	4625 1775 1770	4665 1640 1695
9	汽缸數	4	4	4	4
10	壓縮比	5.8	4.2	4.6	6.2
11	最大馬力	23	40	50	50
12	輪胎尺寸(吋)	4.50—16	5.50—19	7.00—16	6.00—16
13	輪 胎 氣 壓 { 前輪 (公斤/平方厘米) \ 後輪	2.00 2.30	1.75 2.25	1.50 2.00	2.00 2.00
14	油箱容量(升)	32	40	60	55
15	全載時在公路上最高行速 (公里/小時)	90	90	100	110
16	全載時在公路上耗油量 (升/100公里)	8.0	11.0	13.0	11.0
17	每 100 公里額定耗油量(升)	9.0	12.0	14.5	13.5
18	全載時在公路上的額定行程	400	360	460	500

汽 車 的 類 型

9. 輕便汽車(小客車)

輕便汽車的型式和牌子非常多。

表 23 所列举的是苏联出产的几种小客車的技术性能数值。在参考該表以及后面几张性質相同的表时,应当注意的是:发动机的壓縮比愈大,便愈能节省燃料,不过需要用高級汽油或乙基汽油,因为普通的二等汽油会造成突爆。小的轉向半徑有助于改善汽車在狹窄

道路上的机动性;大胎面和低气压的輪胎可以提高通过性。表 23 第 15、16 和 18 項所列的数值系指在良好的公路上行駛,汽車性能良好,司机技术熟練而言。在恶劣的道路上行駛时(特别是在泥濘或雪堆中),实际耗油量可能大大超过表列的額定数字。

在較好的道路上可以利用著名的“莫斯科人”牌小汽車;其主要缺点是載重量和容量小。

格斯-A 型汽車虽然結構年代久远,可是現在仍能滿足野外調查工作对汽車的多方面要求。格斯-A 型汽車具有良好的机动性和通过性,相当坚固和經濟。它几乎仅限于应用M-1型的汽車发动机(当压缩比較高时有 50 匹馬力),但这并不影响它的技术性能。在安装“皮卡普”式車身(格斯-4型)和強的后弹簧后,格斯-A 型汽車的載重量可达 500 公斤。

格斯-M-1 型汽車具有經過多年試驗而可靠的結構,它比格斯-A 型汽車更舒适、更重、耗油量更多。它的車身内部尺寸較小,沒有装行李的地方。另有一种半載貨式的格斯-M-415 型汽車,安装“皮卡普”式車身后,載重量达 500 公斤或可乘坐 8 人(包括司机)。格斯-M-415 型汽車的通过性和經濟性都不錯,适宜旅行。在金属的“皮卡普”式車身上便于安置車蓬。

格斯-M-20 型汽車(“胜利”牌)是現代化的小客車,以迅速、舒适和經濟見称。由于悬挂机构优良,它在崎嶇不平的恶劣道路上可以保持相当高的速度,而且不会有多大震动。

表內未列吉斯-101 和吉斯-110 型汽車,因为这两种汽車只有在良好的道路上才能合理使用。格斯-11-73 型汽車(1940 年型式,实际上是安装 6 气缸、76—85 匹馬力的发动机的格斯-M-1 型汽車)和具有开式五座車身的格斯-11-40 型汽車,由于較不普遍,因而也未列入表內。

10. 大客車和救護車

大客車和救護車在野外考察中使用起来比較方便。就經濟性而言,它与相当的載重汽車不相上下,惟通过性較差(特别是吉斯牌

的), 因为它们的車身后部比較突出, 在通过崎岖不平的道路时容易被卡住。

所有大客車的車身均較重較高, 其重心位置亦較高, 因此汽車的橫向穩定性較差。

表 24 列举了几种大客車和救護車的基本技術性能数值。新式的吉斯-154 型柴油-电动大客車未列在表內, 因为它的总重量太大(約达 11 吨), 而且构造比較复杂, 不适于在野外使用。

表列格斯-55 型救護車的座位数不包括司机和助手的座位。車身內亦可这样安排: 4 个臥鋪和 2 个座位, 或 2 个臥鋪和 5 个座位。

吉斯-16 型汽車可以改装成吉斯-16-C 型救護車, 而并不影响其技術性能和運輸性能。

11. 中等通过性載重汽車

表 25 列举了几种載重汽車的技術性能和運輸性能数值。至于相当有名的格斯-MM 型半載重汽車可查看表 24, 因为格斯-03-30 型大客車和格斯-55 型救護車均系用格斯-MM 的車架改装的, 因此它們具有相同的技術性能。

吉斯-5 型汽車, 特别是在未全載时, 在崎岖的道路上顛簸得很厉害; 雅罗斯拉夫厂出产的載重汽車(特别是新型的雅斯-200 型)由于重量太大, 未必能在一切土路上順利行駛, 而且需要坚固的桥梁。它所安装的是柴油发动机, 需要特殊的燃料。

新型的格斯-51 式汽車非常安全、坚固和經濟。它具有相当高的平均速率, 适宜在各种条件下行駛, 而且由于悬挂机构弹性大, 所以很舒适。

12. 通过性較高的汽車

三軸汽車(格斯-AAA型和吉斯-6型, 前輪不主动)除了通过性高和牵引与拖帶能力強之外, 由于后悬挂机构弹性特大的原故, 行駛起来較之同类的双軸汽車要平稳得多(表 26)。

在某些情况下, 特别是在雪地上行駛时, 在两根驅動軸的車輪上

装置类似履带的链条,可以显著提高三轴汽车的通过性。

13. 高度通过性汽车

近来,全部车轮主动的汽车在各方面采用得很广泛,其构造类型亦相当多。

表 26 中举出了两种苏联制造的 4×4 轮式的汽车的技术性能数值。除这两种型式外,还有较不普遍的格斯-61 型和吉斯-32 型。前者是全部车轮主动和具有 6 缸、76 匹马力发动机的 格斯-M-1 型

表 24 大客车和救护车的技术性能数值

序号	项 目	格斯-03-30	吉斯-8	吉斯-16	格斯-55
1	车身式样	闭式大客车	同 左	同 左	闭式救护车
2	座位数	17	27	26	10
3	自重(公斤)	2270	4200	5100	2370
4	全载重量(公斤)	3460	5670	6920	3160
5	轴距(毫米)	3340	4420	4970	3340
6	轮 距 { 前轮 (毫米) 后轮	1405 1600	1545 1675	1545 1710	1405 1600
7	转向半径(米)	7.5	9.0	11.2	7.5
8	离地隙(毫米)	200	250	270	200
9	总尺寸 { 长 (毫米) 宽 高	5300 2100 2530	7370 2300 2750	8525 2400 2800	5425 2040 2340
10	气缸数	4	6	6	4
11	压缩比	4.6	4.6	5.7	4.6
12	最大马力	50	73	85	50
13	轮胎尺寸(吋)	6.50—20	3×47	36×8	6.50—20
14	轮 胎 气 压 { 前轮 (公斤/平方厘米) 后轮	2.50 3.25	5.00 5.75	5.00 5.75	2.50 3.25
15	油箱容量(升)	40	110	110	40
16	全载时在公路上最高车速 (公里/小时)	65	60	65	70
17	全载时在公路上耗油量 (升/100公里)	18.5	30	30	18.5
18	每 100 公里的额定耗油量(升)	20.5	34	37	20.5
19	全载时在公路上额定行程 (公里)	215	365	365	215

表 25 載重汽車 (4×2) 的技术性能数值

序号	项 目	格斯-51	吉斯-5	吉斯-150	雅格-6	雅斯-200
1	軸数 { 总数 驱动軸	2 1	2 1	2 1	2 1	2 1
2	載重量 { 在公路上 (公斤) 在土路上	2500 2000	3000 3000	4000 3000	5000 3500	7000 5000
3	空車重量(公斤)	2710	3100	3900	4930	6170
4	軸距(毫米)	3300	3810	4000	4200	4520
5	輪 距 { 前輪 (毫米) 后輪	1585 1650	1545 1675	1700 1740	1780 1860	1950 1920
6	轉向半径(米)	7.6	8.6	8.0	8.5	9.2
7	离地隙(毫米)	245	250	290	300	290
8	总尺寸 { 长 (毫米) 寬 高	5525 2200 2130	6000 2235 2160	6720 2385 2175	6500 2500 2550	7620 2650 2430
9	壓縮比	6.2	4.6	6.0	4.6	16.0 (柴油)
10	最大馬力	70	73	90	73	110
11	輪胎尺寸(吋)	7.50-20	34×7	9.00-20	40×8	12.00-20
12	輪 胎 气 压 { 前輪 (公斤/平方厘米) 后輪	3.00 3.50	5.80 5.75	3.50 4.25	50.0 6.50	4.25 5.50
13	油箱容量(升)	105	60	150	177	150
14	全載时在公路上最高行速 (公里/小时)	70	60	75	40	60
15	全載时在公路上耗油量 (升/100公里)	22.0	29	30	40	35
16	每 100 公里的額定耗油量	26.5	34	—	43.5	—
17	全載时在公路上額定行程	475	205	500	440	430

輕便汽車。这种汽車安装 M-1(格斯-61-73)型車身或“皮卡普”(格斯-61-415)型車身,載重量为 500 公斤。吉斯-32 型汽車是前輪也主动的。吉斯-5 汽車,載重量在公路上为 3000 公斤,在土路上为 2500 公斤。

倘若汽車在爬陡坡时車輪开始打滑,应立即排气和制動,謹慎地倒車,然后換入高速档。

在駛过沙地、泥濘道路、薄冰或沼澤化的草地时,不可送入太多的气和換入最低档,以免車輪打滑。

全部車輪主動的汽車可以帶拖車：在公路上拖車重量可以等於或大於汽車重量，在沒有道路的地方拖車重量為汽車的 $1/3$ 。如果不帶拖車， 4×4 或 6×6 型汽車可以平穩地駛過泥濘地、沼澤地和松軟的雪地；在這些情況下汽車是否能通過決定於車輪的陷入深度：陷入深度不應超過汽車的最小離地隙。在密實的乾燥土壤上，這種汽車可以爬上坡度超過 60% 的陡坡，在疏松的沙土上可爬坡度為 30—35% 的坡。

14. 兩棲汽車

輪式汽車本身沒有浮力，只能涉渡（即車輪接觸水底）不深的水體（溪流、小河）。可能涉渡的最大深度決定於發動機中不應灌水部分的高度；可能涉渡的深度一般不大，對載重汽車而言僅限於 450—700 毫米。實際上，涉渡深度不僅應從水面算到水底，而且應將車輪陷入水底淤泥中的深度計算在內。

兩棲汽車是高度通過性（ 4×4 ， 6×6 ）汽車的一種，具有不透水的車身、螺旋槳、往往還有舵。有的沒有螺旋槳，而代之以明輪。在所有兩棲汽車上均安裝絞車。

兩棲汽車在道路上和汽車能夠行駛的沒有道路地區象一般那樣用車輪行駛，它可以直接從陸地上轉入水中，或從水中轉到陸地上，在水上航行的速度為 9—12 公里/小時。在水上航行時汽車的載重量一般可增加 30—40%。兩棲客車在陸地上可乘 5 人，在水上可乘 8 人。

兩棲汽車固然具有許多顯著的優點，但在普通道路上行駛時，在通過性、穩定性和經濟性方面均有不及一般高度通過性汽車之處。在水上航行時的燃料消耗量較陸地上行駛時多，額定行程相應地縮短，因此，用兩棲汽車在水面上作長途航行是不經濟的。

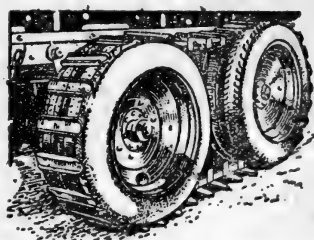


圖 178 在三軸汽車的主動輪上安裝萬能鏈帶

两棲汽車的保養和駕駛均需要專門訓練過的司機。入水和出水时的操作尤其复杂和重要，在疾风天气下航行也很困难。在所有两棲汽車上均装有用发动机带动的水泵，以便排掉渗入車身的水。座位和靠背通常是用內塞軟木的皮枕做的，具有浮性，可作为救生工具。

15. 半履带式汽車

表 26 通过性较高和高度通过性汽車的技术性能数值

序号	项 目	格 斯 -67-6	格斯-63	格 斯 -AAA	吉斯-6	吉斯-22	吉斯-42
1	座位数 { 在駕駛室中 在車身中	无	2	2	2	2	2
		4	12	无	无	无	9
2	軸 数 { 总 数 驅動軸	2	2	3	3	2	2
		2	2	2	2	1	1
3	載重量 { 在公路上 (公斤) 在土路上	300	2000	2000	4000	(履帶) 2250	(履帶) 2250
		300	1500	1500	2500	2250	2250
4	空車重量(公斤)	1320	3280	2475	4230	4660	5250
5	軸距(毫米)	2100	3300	3200	3900	3810	3810
6	輪 距 { 前輪 (毫米) 后輪	1445	1600	1405	1545	1545	1545
		1445	1600	1600	1675	1705	1705
7	轉向半径(米)	6.5	9.0	7.8	9.0	9.0	9.0
8	离地隙(毫米)	210	275	230	275	320	395
9	总尺寸 { 長 (毫米) 寬 高	3350	5525	5335	6060	6060	6095
		1685	2200	2040	2235	2400	2360
		1700	2185	1970	2160	2230	2950
10	壓縮比	4.6	6.2	4.6	4.6	4.6	4.6
11	最大馬力	54	70	50	73	73	73
12	輪胎尺寸(吋)	7.00-16	9.75-18	6.50-20	34×7	34×7	34×7
13	輪 胎 气 压 { 前輪 (公斤/平方厘米) 后輪	1.50	4.50	2.50	5.00	5.00	5.00
		1.75	4.50	3.25	5.75	无	无
14	油箱容量(升)	70	220	100	105	180	300
15	全載时在公路上最高行 速(公里/小时)	90	65	65	55	35	45/35
16	全載时在公路上耗油量 (升/100 公里)	—	22.0	—	40.0	60.0	60/55
17	每 100 公里的額定耗油 量(升)	15	27	25	41	—	—
18	全載时額定行程(公里)	600	975	400	260	300	500 / 545

有几种半履带式汽车除了履带主动以外,前轮也主动,因此通过性特别高。但是一般半履带式汽车仅以后轴上的履带主动。

半履带式汽车是用来在特别艰难的无路地区和雪地上行驶的。在积雪的道路上,如果采用其它各种汽车运输非常困难或简直不可能,这时利用半履带式汽车最为经济。在雪地上行驶的半履带式汽车前轴上装有滑雪板,号称“雪车”。

半履带式汽车在沙漠上的疏松沙地中行驶时效果很好。

决定半履带式汽车的通过性和行驶能力的最重要因素是履带和前轮或滑雪板下面的比压。比压的数值愈小,汽车的通过性愈高。半履带式汽车的标准比压为:在通过困难的无路地区时(例如,在沼泽地区)0.3—0.35 公斤/平方厘米;在松软的土壤上 0.7 公斤/平方厘米;在雪地上 0.1—0.2 公斤/平方厘米。“雪车”前轴滑雪板下的比压应较履带下的比压小,因为履带所经过的地点已先被滑雪板压得较比结实了。

除了表 26 所列举的吉斯-22 和吉斯-42 型半履带式汽车外,类似型式的还有格斯-60,载重量为 1300 公斤,全载时总重 4675 公斤,全载时比压:履带下为 0.21 公斤/平方厘米,滑雪板下为 0.08 公斤/平方厘米。格斯-60 型汽车具有 50 匹马力的发动机,在公路上的速度可达 35 公里/小时;在无路地区行驶时的耗油率为 55—60 升/100公里。总尺寸:长 5300 毫米,宽 2400 毫米,高 2085 毫米。轴下离地隙为 365 毫米。

16. 煤气发生炉汽车

如果在旅途中液体燃料的供应有很大困难,而固体燃料却可以很方便地就地取得,在这种情况下宜采用煤气发生炉汽车。煤气发生炉汽车固然有优点,但与汽油汽车比较起来也有不少缺点:煤气发生炉加上储备的燃料重量可观,而且占据车身面积很大,此外,在使用煤气时,发动机要损失一部分动力,——由于这些缺点,汽车的有效载重量和牵引力都降低了。

煤气发生炉汽车的工作性能决定于所用燃料的性质。准备燃料

是一項相当繁重的工作。就木块而言，需要鋸开，劈碎，用人工方法吹干或烘干。煤气发生炉汽車行駛 1 公里所消耗的燃料，其价格往往超过 1 公里所消耗的汽油的价格。

煤气发生炉汽車的操作方法(特别是点火和始动)需要預先經過学习。

每种煤气发生炉只适用于某种燃料。在改換燃料时須将发生炉改装，甚至大大改变其构造。

不論煤气发生炉汽車使用的是哪种基本燃料，都要准备若干汽油以供发动机始动之用，此外还需要一些木炭作为輔助燃料，以維持发生炉中的化学过程。

苏联制造的 格斯-42 和 吉斯-21 型煤气发生炉汽車系在 格斯-MM 和 吉斯-5 型的基础上改装而成。它們的載重量分別为 1200 公斤和 2500 公斤；全載时在公路上的最高行速分別为每小时 50 公里和 45 公里。

煤气发生炉汽車的燃料消耗量因运轉情况不同而有很大差别，它首先决定于发动机停止的次数和時間长短。

为了計算方便起见，不妨这样假定：平均一公斤汽油的消耗量相当于 3.5 公斤的木块。其它固体燃料消耗量与木块之比各为：木炭 0.5—0.7，无烟煤 0.6—0.8，褐煤 0.9—1.2，褐煤球 0.9—1.1，褐煤半焦炭 0.75—0.9，泥炭 1.1—1.3，泥炭焦炭 0.5—0.7。

表 27 煤气发生炉載重汽車額定行程和加料時刻的平均数值

燃 料 种 类	装料一次后的額定行程 (公里)	加 料 时 刻 (公里)
木块(硬树种)	85—100	50—70
木块(軟树种)	50—80	30—50
木炭	60—100	40—70
无烟煤	200—300	120—200
半焦炭	150—200	90—120
褐煤	100—150	60—90
褐煤球	150—200	90—120
泥炭	50—80	30—50

由于发生炉燃料筒的容量与汽车的馬力和重量成正比,所以,一次装满燃料后的額定行程因燃料的种类而异。为了不破坏发生炉的正常运转过程,不可等到筒中儲存的燃料消耗尽了以后才行添料,而必須定时地添料。表 27 列举了有关的平均运转数值。

輔助燃料(木炭)的消耗量視基本燃料的种类而定,平均为(占基本燃料消耗量的百分率):木块——3,褐煤球——5,褐煤半焦炭——1,无烟煤——1.5。

汽油消耗量平均为每 100 公里 1—3 公斤。在夏季和在发动机功率小时,汽油消耗少;在冬季和在发动机功率大时,汽油消耗多。

煤气发生炉汽车的潤滑油消耗量与汽油汽车的消耗量无大差异。有几种煤气发生装置中安有水气空气混合鼓风机,它需要用水。在无烟煤或半焦炭的气化过程中水的消耗量占基本燃料重量的 25—40%。

汽车的运行

17. 汽车的保养

周密的技术保养是汽车有效运行的必要条件。有毛病的汽车工作不正常、行駛不安全,使用期限大为縮短。有些毛病可能导致严重事故;所有小毛病都一定会迅速扩展,变成大的损坏,因此,如果不在故障发生时及时检修,将来修理起来就会耗費許多时间和費用。

万一发现汽车的毛病后不能就地修复,而又必須繼續行进,在这种情况下允許有毛病的汽车行駛,但必須降低速度和特別謹慎。

定期的对汽车的技术状况进行系統检查是合理而經濟的“預防性”保养制度的一条基本原則。为此,必須根据一定的图表,按照严格的程序,对汽车各个部件进行技术检查和潤滑,在检查和潤滑过程中发现有必要修理和調整时,須进行修理和調整。

为了保証汽车的正常运行,必須执行一种根据汽车行駛里程而制定的检查制度。各种牌子的汽车在定期检查中所需的工时和检查

的項目不一樣。

除了每天在出發之前(10—15分鐘)和工作日結束之後(平均45—70分鐘,包括清潔作業)的檢查之外,每行駛1000—1500公里之後必須有一次詳細的檢查,每行駛3000—4500公里之後必須有一次更加全面和深入的檢查。

在檢查同時進行汽車的全部潤滑作業。每一廠牌的汽車都附有一張關於技術檢查、緊固和調整工作、以及潤滑作業的詳細圖表。各種廠牌汽車的檢查項目不一樣,但總的原則是相同的。

在條件順利時,考察隊汽車的一日行程可達400—500公里以上;在這種情況下,駕駛員必須十分熟練,保持高度警惕性,同時要能判斷汽車運行中的一切不正常現象。最重要的是及時消除故障,不要把這項工作拖延到到達大休息地點或宿營處再做。這種做法可以減輕技術檢查工作的負擔和縮短檢查時間,但是無論如何也不應當用它來完全代替技術檢查。因為有些技術上的故障甚至連最熟練和謹慎的駕駛員也無法在汽車行駛途中判斷出來,必須經過專門的檢查才能發現。不要忘記:擰緊一個松了的螺絲帽,消滅某根管道的漏洞,或用膠布包好破損的導線,總比等到這些小毛病造成了大的損壞或事故後才去修理要容易得多。不按圖表執行潤滑作業也是絕不容許的:潤滑油加得不足或不及時都將縮短汽車的壽命,而且可能造成嚴重的故障和損壞。

18. 單軸和雙軸拖車

在長途旅行中,要在一個車身中安放各種貨物往往不是一件容易的事,因為除了體積和重量問題以外,還得考慮某些物品之間彼此必須隔離的問題(例如汽油和潤滑油必須與食物隔離),在運輸桶裝的液體燃料時還要注意防火等問題。

採用各種型式和構造的拖車可以增加汽車的載重量和容積。在野外考察隊中大半採用單軸和雙軸的小載重量拖車。

在中等道路條件下,任何一種汽車均可拖帶一輛等於其重量一半(甚至更重一些)的拖車。在良好的道路上拖車的重量可以與汽車

相等，在极少数情况下甚至可以超过汽车的重量。但是随着拖车重量的增加，汽车的通过性和机动性就相应地降低。在采用双轴拖车时汽车的通过性和稳定性比采用单轴拖车时降低得更多一些。

在困难的道路条件下应将拖车重量限制在汽车总重的20—25%范围内，并将拖车挂在高度通过性的汽车上。最好采用单轴拖车，因为其本身重量较小。此外，在单轴拖车上轮胎穿孔的可能性较少；单轴拖车价格要便宜得多，而且构造非常简单，用手边的材料和零件随时可以自行制造。

单轴拖车具有坚硬的轱辘；轱辘构成车架的延续部分，能将一部分负荷传给汽车的挂钩。这样，可以使通过性不致过于降低，同时还能防止高速行驶时的纵向颠簸。

在轻便的单轴拖车上可以安装相当宽大的任何一种式样的车身（多种用途的装货车台或轻便的篷车）。亦可在轻便汽车后面挂一辆有3—4个铺位的卧车。这种卧车可以说是有轮子的小屋或帐篷，仅在晚上过夜用，白天乘客都坐在前面的汽车里。

有时可用一辆轻便的小拖车作为放置辅助设备（例如煤气发生装置或煤气压缩装置）的地方。

在制造轻便的单轴拖车时，可以利用轻便汽车的一部分车架和一根连带车轮和弹簧的轴。为了减轻重量起见，宜采用焊接的铁管。当拖车本身重量为200—250公斤时，其载重量可达400—500公斤。轻便汽车只有在良好的道路上才能拖带这种总重达600—750公斤的拖车，而在道路条件困难时则必须用重1.5—2.5吨的载重汽车拖带。用高度通过性汽车（格斯-63型，在较好的道路上用格斯-67型）拖带更加有利。

总重350—400公斤的轻便单轴拖车可以采用AM-72型重摩托车的车轮和轮胎。用轻的金属管制造焊接的车架和轱辘，采用小型汽车悬挂机构上的弹簧部件，可将拖车本身的重量降低到120—130公斤，从而获得250公斤的有效载重量。在运输汽油时可以制造特种的轻便单轴拖车。在轻便的车架上不装车身，装置（箍紧或焊接）一个容量380升的大汽油桶（UT3拖拉机用）或两个容量较小（130—

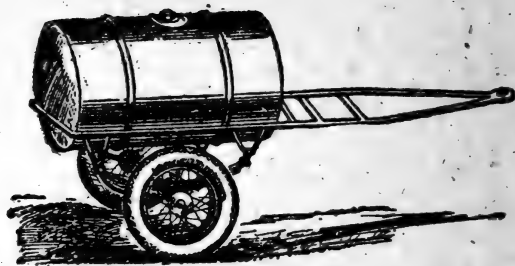


图 179 使用摩托車輪的輕便單軸拖車，上有一汽油桶，前面有小小的車架

150 升)的汽油桶。亦可利用普通的金屬桶裝汽油，其容量為 250 升，空桶約重 50 公斤。桶內應焊一道或兩道帶孔的橫隔板，以減弱液體濺潑時對桶底的撞擊力(圖 179)。

重量不大的單軸拖車最好利用球狀接頭聯接到汽車上。當拖車重量不超過汽車重量的 25% 時，如汽車上已有可靠的制動系統，拖車上即無需另裝制動器。

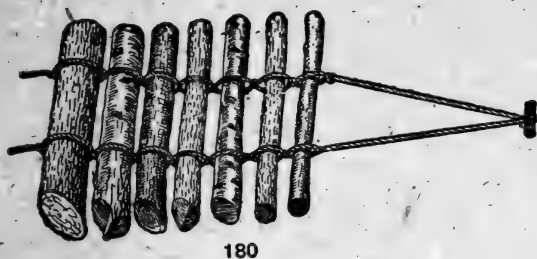
19. 提高汽車通過性的臨時措施

在土路和松軟的雪面上行駛時，为了提高汽車的通過性，可在主動輪上套上鏈條，或者採用高度通過性的特種輪胎——胎面上花紋粗大，突出如齒。金屬鏈條很重，容易損傷輪胎，裝卸起來都相當費事。具有高度通過性胎面的輪胎一般要比可拆卸的鏈條更有效一些，而且不會額外增加汽車的荷重。

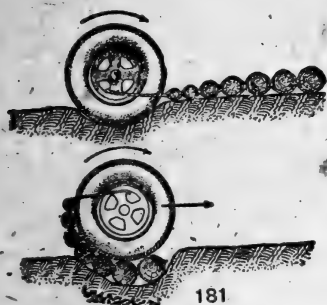
汽車如果已經陷入泥濘或雪中，並且打滑，在這種情況下即使距離道路不過數米，也不能自行駛出。一般都是把車輪下挖深一些，墊上木頭或樹枝，不過用這種方法要把汽車引上正常的行駛位置往往得消耗許多時間和精力。

如果利用一些特殊的輔助設備來牽引打滑和陷入的汽車，便可以大大減少時間和精力的損失。這些設備多半很簡單，容易製造和運輸。

圖 180 所表示的就是一種可以用在泥濘和雪地上的簡單設備。



180



181

图 180 简单自拔设备图

图 181 自拔设备的使用法

它系由六七根 5—18 厘米粗的三棱形或圆形木头联在一起组成的。将木头按照粗细顺序排列，彼此之间用结实的绳子或柔韧的细钢索联接。木头的长度应略大于载重汽车的双胎主动轮的宽度。最后一根木头的直径不应超过车轮和翼板或车身之间的空隙。

从图 181 上可以看出这种设备的使用方法。将前端即木头最细的一端用钩或销挂紧在打滑的轮上；整个设备铺在汽车行驶方向的一面。

在泥潭或雪中打滑的车轮下面通常形成一凹坑，并陷入其中。上述设备的作用在于：当车轮继续空转时，整个设备被拖到车轮底下，结果车轮位置被抬高，并从粗的木头上滚出凹坑。此时如同一轴上的另一车轮开始打滑，应当在它上面挂上第二套设备。

也可用粗 5—6 厘米的绳段代替各种粗细的木头，而将纵向的绳子增加到 4 条或 6 条，做成一块好象是编成的长 2.0—2.5 米的垫子。

同时宜将垫子后端的绳子引出 0.5—1.0 米。在这种情况下，如果车轮在继续空转中开始将绳垫拖到轮下，那就将绳头系在打入地上的小桩上。

可以利用鼓形绞车借助钢索将陷入和打滑的汽车拉出。这种方法只能用在载重汽车的双胎车轮上。将钢索缠绕在一对轮盘中间。索的活端应拴牢在某种固定的物体上(树、树墩、用制动器固定的汽车);当汽车换入第一档或倒车时，由于发动机的作用可将汽车从很深的泥潭或雪中拔出或拖上陡的山冈。这种方法的缺点是有时索圈会楔住在轮盘之间;在这种情况下必须用千斤顶将车轮抬起，卸下外轮盘，才能解开钢索。

汽车上如具有绞车，在陷入时，最简单和可靠的办法就是用安装在车架前端的绞车自行拔出。如果需要用人力拖出陷入的汽车，最省力的布置办法如图 182 所示。将一根结实的长钢索一端系在陷入的汽车上，另一端系在固定的支柱上(钢索必须拉直)。然后在钢索中间拴一根绳子，垂直于钢索的方向拉这根绳子(如图 182 箭头所示)。



图 182 借助于拉紧的长钢索用手拖出陷入的汽车

在钢索很长而且拉得很紧时，只需要一两个人的力量就足以将陷入很深的、相当重的汽车拉出，但如钢索不够结实，则可能被扯断。陷入的汽车移动若干距离后，钢索即松弛下来，此时应重新将它拉直。

20. 工 具

司机用的全套工具通常包括：成套的螺帽扳子、一两个活扳子、改锥、手钳、万能钳、修理内胎的药品、装配轮胎的小锤、泵、千斤顶、轮胎气压计；对长途旅行而言是非常不够的。首先应当增加：该种汽车的拆卸装置、套筒扳子、虎钳、弓锯、凿子、全套的铰、手摇钻及钻

头、噴灯和錫焊烙鉄。有时需要两个千斤頂；还应携带測定电解液密度的液体比重計和測量工具：卡尺、千分尺、鋼卷尺或折迭米尺和一根厚薄規。此外，还必须携带潤滑汽車，灌注蓄電池和修理制動系統和減震器的全套設備。

21. 备用的零件和材料

应当携带哪些备用零件首先决定于汽車的构造特征，其次是运行条件。完善的汽車在作长途和艰难的旅行时，应携带下列备用零件和修理材料：备用的彈簧、彈簧板和修理彈簧的零件；除一套备用的車輪外还需带若干內胎和硫化补丁；气缸盖的衬垫，发动机和电灯用的火花塞；通风机的备用皮帶；衬垫材料、石棉板和石棉綫；一套佈綫网、电綫和絕緣带；发电机和起动器的电刷、断电器的触点和配电器的鉄芯（或一套断电-配电器）。汽油过滤器的卡套和滤网；散热器的硬鋁管、油封填料；万向接头的衬套。制動器的軟管、管道接头和螺帽、銅燃料管、管道接头及螺帽。軟綫、銅絲和鋼絲。备用的緊固材料（螺栓、双头螺栓、木螺絲、垫圈、螺帽、开口銷），其尺寸号碼按該种厂牌汽車的需要而定。調整和修理汽化器、橡皮管和軟管的材料和零件。焊接材料，各种尺寸的釘子，鋁制和銅制鉚釘。拭擦材料。空气滤清器的过滤部件。

在路途特別遙远和艰难时，还需要成套的活塞圈和活塞銷（或亦带活塞），主軸承和連桿軸承的瓦片，清洗冷却系統的苛性鈉，前軸銷上的套管。

22. 桶 箱

液体燃料可装在容积为200和250升的金属桶中保存和运输。为运输方便起見，桶塞最好不要位于側面，而位于桶底。潤滑油应保存在干淨的，盖严的鉄桶或油箱中。浓稠的潤滑剂（滑脂）可以儲存在盖严的金属箱內或寬頸的鉄桶內（标准容积20升）。制動系統和減震器用的液体装在特制的容积为2.5—4升的小鉄桶內或完好干淨的普通小鉄桶內或玻璃容器內。蒸餾水和电解液必須装在用化学方法清

洗过的玻璃容器內。

有一种标准的鉄桶,具有旋轉木塞和提手,容积 20 升,用起来极其方便。桶的本身重量很輕(約 2 公斤),但非常堅固和結实,封盖严密,里側有經久耐用的电鍍层,适宜用来装燃料、潤滑油、制動液、抗凍剂、水(包括飲水)和食品。

23. 各种附件和設備

灌注設備——桶、漏斗、軟管等。修小橋和制造輔助設備用的鋸、斧和鉄鉞。冬季需要盖在散热器和发动机上的保暖套和木鏈。充足的鋼索和繩子。必要时应携带預先制造的和檢驗过的自抜設備。为了防火应帶一两架滅火机(浓泡沫的、防凍的),尺寸較大的薄氈和帆布。

用汽車蓄電池供电的手提电灯不仅是黑暗中检修汽車所必需的,亦是帳篷和野营照明所不可缺少的。在电力消耗量大时(例如,一个帳篷点数盞灯;照明時間长),应专为夜間照明准备一套蓄電池,并且在汽車行駛时将它接入发电机的电路中进行充电。

24. 汽車旅行的組織工作

在确定了总的路綫或調查地区以后,应当詳細查明未来工作中的道路条件。为此,除了地图以外,还需从公路总局的有关部門取得有关道路、桥梁和渡口情况的資料。在路綫通过地方級道路的地区,可从地方政府的路政部門取得有关的資料。同时应搜集該路綫上目前汽車运输情况的資料。

次一任务为选择汽車 在最后确定汽車的載重量时,必須精確查明燃料供应条件和决定自帶燃料的数量。燃料由石油貿易局通过各个基地統一供应。私人汽車的車主可以現款购买汽油和潤滑油。在所有省会和許多区中心都設有汽油供应基地。应当把这些基地的分布情况标记在路綫图上,計算出各基地之間的距离,并依此确定自帶燃料的数量。可以根据专用的提貨單即所謂“委託书”向基地領取石油产品。

下一任务为配备人員 在車队的司机当中至少应有一人精通技术、經驗丰富、能够代替机工。此外，在調查队成員中最好还有一两个人在汽車方面稍有經驗，可以帮助司机修理車子，以及在必要时代替司机駕駛汽車。

然后应进行汽車本身的一切准备工作，安装車身和拖車，并装备全部必需品。

在某些情况下，可以利用铁路运输汽車。按照交通部的专门指示，將汽車装在敞平車上运输。該指示的主要内容系关于如何在平車上紧固汽車和对汽車总尺寸的限制(对高的带棚运貨車很重要，其高度不得超过桥拱和隧道的空隙)。車輪应当用釘在平車上的木头紧固，整个汽車用拉紧的鋼索系牢。容許在两台平車上装载三輛汽車。应有保护汽車的人員随行。

雪 車

25. 雪 車

在雪地上和冬季的村道上旅行时，除了利用装有滑雪板和履带的汽車以外，还可以采用机械开动的雪車。与輪式和履带式汽車不同，雪車是用螺旋桨推动的。

雪車必須由受过专门訓練的人員管理，非专家不得任意駕駛。雪車是一种季节性的运输工具，必須有相当厚的雪盖层才能行駛，因此在积雪期长达半年以上的北方使用这种雪車是比較經濟的。在必要的时候，在苏联欧洲部分，从一月到三月，当积雪很深时，当然也可以利用它。

一个可以同时据以判断雪車的通过性和經濟性的指标就是所謂雪車的“性能系数”。它是螺旋桨的最大拉力与雪車总重量之比。由于雪車构造的不同，“性能系数”变动在0.1至0.32之間。用三倍发动机的馬力除以雪車的总重可得其“性能系数”的近似值。雪車的“性能系数”愈高，其通过性也愈高(設其它条件相同)。雪車的經濟指标与其“性能系数”成反比，因为随着“性能系数”的增加，燃料的消耗

量也急剧增加。

雪車的通过性、速度和燃料消耗量不仅与道路的积雪情况有密切关系,而且也与气温有关。例如,在严寒时,雪地上結成硬冰壳层,这对滑雪板运动的阻力系数仅及融雪时的1/8。在最有利的条件下(例如在冰上或冻冰的道路上),雪車的最高速率可达每小时100公里以上。不过在这样高速行驶中不能保証安全,因为雪車的制动装置惟有在松軟的雪面上才比較有效。在不利的道路条件下(融雪、污雪、上坡、道路崎岖不平),雪車的速率降低到10—20公里/小时;平均速率可按每小时30—35公里計算。

雪車的燃料消耗率很不稳定,随着运动阻力和速度的不同而有很大变化。但是由于在速度降低时,每100公里行程所需的时间增多,消耗的燃料也隨之增加,所以总的說来,雪車发动机在消耗燃料上仍有一定的平均数量。雪車的燃料消耗量一般比重量和功率相同的汽車要高很多,除非在較好的道路条件下,当雪車的速率达到80—90公里/小时时,其燃料消耗量才与汽車相等。具有100馬力发动机的雪車平均燃料消耗率为:

表 28

在村道上.....	45—70 升/100 公里
在雪地上(严寒时).....	60—90 升/100 公里
在雪地上(融雪时).....	85—130 升/100 公里

雪車的載重量不大,大多数型式的載重量在300—550公斤之間。因此,这种运输方式主要用来載运旅客或邮件。

雪車油箱容量一般不超过150升,这就限制了它的活动范围;如果要多带燃料,那就得減少有效載重量。

雪車的主要优点是它能够行駛在甚至新降落的松軟的雪面上。在这种条件下,除了雪車外,只有比压最小的滑雪板-履带式汽車或鏈条式雪地汽車才有行駛的可能。在沒有这种在載重量、經濟性和額定行程上都超过雪車的特种汽車时,在深而疏松的雪盖层上,雪車是唯一有运输能力的陆上机械交通工具。

摩托艇和滑行艇

26. 摩 托 艇

小型摩托艇在今天使用得很广泛。除了軍用艇和特殊用途的船艇(信号艇、消防艇等)外,还有各种漁艇、运输艇和賽艇。同一类型的摩托艇中,在吨位、功率、速度和其它基本参数方面又有許多差别。在并非專門为摩托艇建造的船身(例如帆船)上也可安装摩托;同时,除了專門的船用发动机外,拖拉机、汽車和飞机发动机亦可用来装在船上使用。

船身的形状、发动机的功率和螺旋桨的特性决定航行速度和燃料消耗量。在前进时,船排开前面的水,为后面空出一块空間,换言之,在每一单位時間內,船将一定量的水驅入运动状态。这一部分水量的大小决定于船的入水截面和运动速度。水的阻力与速度的平方成正比,阻力强度与速度的立方成正比。这一法则具有重大意义:例如,两桨手划一船,設功率等于0.3馬力,船速为4公里/小时;如欲将船速提高到8公里/小时,則須将功率增至2.4馬力;12公里/小时需8.1馬力;20公里/小时需37.5馬力;40公里/小时需300馬力。上述計算結果必須在这样的前提下才是正确的,即:船身将水排向兩側,在各种速度中均保持入水深度不变。

在漁業部、河船运输部以及其它主管机关的系統中均造有各种小型摩托艇,其式样、尺寸和功率各不相同,种类繁多。在选择时首先应考虑載重量和容积,欲在浅水上航行則应特別注意船的吃水深度和坚固程度。如果当地有現成的摩托艇可資利用,則組織工作一般比較簡單,因为在租賃船艇时可以同时雇用机工和水手。

倘若当地沒有現成的摩托艇,則組織工作便要复杂得多。在这种情况下,可供采取的办法有这样几种:将預先造好的船艇运往旅行地点;就地建造摩托艇;将当地現有的帆船或划船改装成为摩托艇。

無論是火車或汽車均可載运摩托艇,但是尺寸有限制:在采用鐵路平車装运时,艇身的总长度不得超过14米,在使用帶拖車的載重

汽車時不得超過10—12米；僅在個別情況下可以裝載尺寸較大的船艇。在鐵路運輸中，船寬限制在3.4米以下，但最好不超過2.9米。象摩托艇或快艇這種論件的貨物運輸費用很貴，而且運輸組織工作比較困難。

就地製造摩托艇是相當複雜的工作。不過，如果能將全套的部件和零件運往工地，在當地僅須進行裝配和油漆作業，則工作就將容易得多了。

在任何一只相當堅固的船上均可裝置發動機及螺旋槳。裝在船體內部的汽車、拖拉機或船艇發動機的安裝工作和對正中心工作相當複雜，填塞和壓緊推進器軸油封的工作也很麻煩。因此廣泛採用懸吊式（舷外式）船艇發動機，這種發動機安裝起來簡單省事，而且容易拆卸。它的重量輕，便於運輸，不占船上的地位，十分穩固，而且相當經濟。廠制的懸吊式舷外船艇發動機有1缸、2缸和4缸的，功率自1.5馬力至35馬力。

懸吊式船艇發動機由油箱、傳動軸、螺旋推進器和舵組成一個機組；用汽油發動；一般具有較大的轉數。發動機的重量看功率而定，功率高的發動機相對重量較低。在根據發動機的功率估計整個機組的重量時，可以採用下列平均的近似數值：5馬力以下的發動機每一馬力按7—10公斤計；10馬力以下的按5—8公斤/馬力計；10—30馬力的按3—5公斤/馬力計；30—50馬力的按2—3公斤/馬力計；供競賽用的快速發動機該數值還要小些。所有這些發動機均用舷外水冷卻。燃料消耗率平均約為每三馬力每小時1公斤。

懸吊式摩托船的速度決定於船體的尺寸和形狀以及船體與發動機功率之間的配合。必須是流綫型或滑綫型的船體才能有高的速度；對於非流綫型的船體，增加發動機的功率並不能取得顯著效果。最實惠的是在海船或河船的船體上安裝一架小功率（6—10馬力）的懸吊式發動機，這樣可以得到10—12公里/小時的航速。

在安裝懸吊式摩托時對船體的堅固性有很高要求，老朽的船艇當然不合用。發動機運轉時所引起的震動可能逐漸動搖船板的鉚釘接合，因此宜用螺釘加固它們，尤其要注意船尾的堅固性，因為重而

強力的发动机可能使它完全破裂。

悬吊式发动机运转时加在尾梁(軸板)上的載荷,其方向并不是如一般所认为的那样从摩托到船首,而是相反:从船首到摩托。如图183所示,发动机安置在点“A”,支点在点“B”,螺旋桨的拉力造成一力矩(力偶),將軸板向后拉。同时,除了由于船尾的发动机重量使船首上升外,該力矩亦在抬高船首的位置,因而造成船体向尾纵傾。所以,应当用向前的拉力加固軸板。

此外,在安装悬吊式发动机时还应注意:还有一个与发动机軸旋轉方向相反的旋轉力矩作用在船体上。在发动机功率大,而船体較短时,該力矩能使船首偏轉相当大一个角度。为了避免这一影响,在安置发动机时,应将它稍許偏离船的纵軸。

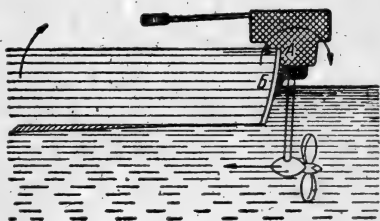


图 183 悬吊式发动机加在船尾的載荷

图 184 表示了这种安装位置。如果发动机是逆时针方向旋轉的,船将向右偏轉。倘若发动机是安置在纵軸(中央纵断面)上的,那么,为了消除这种偏轉,舵手应当使舵稍許傾斜,不过这样会降低船的航行速度。所以,对于功率大的发动机,比較正确的安置法是不把它安在船的中央纵断面上,而安在靠近船舷的断面上(偏轉方向所指向的一側)。



图 184 偏离船軸安装悬吊式发动机

在船上安装悬吊式发动机时最容易发生的錯誤如下:

1) 螺旋推进器的軸安装不正确,結果造成船首过于突起或船尾吃水过深的現象。螺旋推进

器的軸应保持水平或略微傾斜(傾角在 5° 以下),俾使螺旋桨的拉力偏向水平綫的上方。如安装稍有偏差,可用船上貨物的配置予以糾正,但必須使船首吃水比船尾的略浅。

2) 使用尾部太高的船。因此螺旋桨往往入水太浅,影响其拉力,

并破坏舷外水对发动机的冷却作用。结果可能引起发动机的严重故障。在必要时应在轴板上挖一缺口，将发动机放入所需的深度中。

3) 发动机安装不正确，不能保证它环绕水平轴和垂直轴自由转动。为了避免螺旋桨被河底撞坏，紧固机构须保证整个机组能在 60° 的范围内环绕水平轴转动。发动机安装好以后，应当检验一下，整个机组是否可在接头上充分自由转动，使螺旋桨可以完全出水。舵应在不小于 45° 的范围内绕垂直轴自由转动。

一般小功率发动机上装配的螺旋推进器在航速不大时效率最高。如果将这种发动机安装在非常轻捷、可以高速航行的船上，必须换上高速螺旋桨；发动机上往往有可以更换的螺旋桨。

27. 滑 行 艇

滑行艇的船底和湿舷具有特殊的形状，在航行时水的阻力能将船体从水中抬起和托住，因此在高速航行时吃水深度和所受阻力大大降低。这时，船首抬得很高，整个船从水中浮起，在水面上滑行。

滑行艇的推进器可采用普通螺旋桨或空气螺旋桨。船底的倾斜面往往做成阶梯形状，因此被称为“阶形底”。必须在一定的、相当高的速度之下，阶形底才能露出水面，船艇开始滑行。当速度减低时，滑行艇就象普通船一样在水中航行，这时阶形底反而造成更大的阻力。所以，滑行艇需要相当大的功率，俾能以极高的速度航行。滑行艇每小时的燃料消耗量很大，但由于航速甚高，每公里的燃料消耗率并不大，不超过类似的中速摩托艇（12—18公里/小时）的燃料消耗量。

所有滑行船舶均具有下列特征：

1) 必须在航速较高时才开始滑行。大多数滑行艇在航速低于36公里/小时时阶形底不能完全露出水面。

2) 在水上滑行时，滑行艇对波浪非常敏感。每一迎面浪（甚至不大的）都在船体前底形成强大的冲击。冲击的力量随速度而增加；因此快速滑行艇的船体必须十分坚固。此外，每次迎面浪的冲击均将艇首抛得很高，好象要立起来似的；船身倾角往往达 45° 以上。在

滑艇的速度竞赛中曾经发生过遇到巨浪因而向后倾复的事故。碰到强大的横浪或斜浪时,滑艇横摇得很厉害,容易向一侧倾复。

3)在旋迴方面(即最小的旋轉半径)滑艇不具备特別高的性能。

有一种型式的滑艇整个船底一順傾斜,沒有阶形底,称为“海上水橈”;船底不但沒有龙骨,而且反而呈凹入的形状,截面象倒写的字母M。船底的凹面在前部最大,至船尾归于消失。由于船底的这种特殊結構,加上很陡的船舷,大大改进了“海上水橈”的稳定性,甚至在大浪中航行也很安全。

参 考 文 献

АВТОМОБИЛИ И АЭРОСАНИ

- [1] Автомобиль. Описательный курс. Под ред. Г. В. Зимелева. 1947, 1949.
- [2] Анохин В. И. Автомобили ГАЗ и ЗИС. 1941, 1943, 1946.
- [3] Карягин А. В. Пособие для ускоренной подготовки шоферов. 1946 г. (1945 и 1944).
- [4] Карягин А. В. Учебник автомобилиста. 1939 г.
- [5] Ювенальев И. Н. Аэросани. 1939 г.
- [6] Энциклопедический справочник «Машиностроение», том II

ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ.

- [7] Гусев Л. М. Эксплуатация газогенераторного автотранспорта зимой, 1943 г.
- [8] Заводские наставления и инструкции по маркам автомобилей.
- [9] Канюковский. Эксплуатация автомобильного транспорта. 1947 г.
- [10] Правила технической эксплуатации автомобильного транспорта, 1947.

МОТОРНЫЕ ЛОДКИ И ГЛИССЕЫ

- [11] Динзе В. Ф. Моторная лодка. 1932 г.
- [12] Дормидонтов Н. К. Формулы для подсчета мощности моторных катеров. Сборник «За советское судоходство». Вып. 47, 1936 г.
- [13] Мартынов А. И. Глиссеры. 1940 г.
- [14] Немировский И. А. Техминимум моториста катера. 1936 г.
- [15] Новиков Г. И. Техминимум для мотористов маломерных рыбопромысловых судов. 1936 г.
- [16] Петерсон и др. Постройка катеров. 1936 г.
- [17] Прохоров М. Н. Плавание на моторной лодке. 1930 г.
- [18] Руководство по эксплуатации лодочного мотора и уход за ним, I. Рыбинск (Завод им. Павлова, конструкторский отдел).

第十章 身体受伤和突然患病时的急救

A. M. 阿別茲高茲

1. 緒 言

在人烟稀少的地区从事科学考察时，有时会发生突然患病或受伤而需要急救的情况，因为找医生或送往诊疗所可能拖延数日或甚至一星期。即使在医疗网稠密的地区，及时的急救也是必需的，它不仅可以挽救受伤者的生命，而且可以防止以后危险的併发症。因此，本章将提供一些最基本的关于在野外工作的条件下最容易发生的疾病和受伤事故的急救常識。在外伤方面，多半比較容易診斷；至于疾病，情况則要复杂得多。在大多数情况下，不具备专门医疗知識的旅行者不可能正确地診斷偶发的疾病，他只能根据病人的主訴、痛觉的部位和排泄的情况而給予治疗。因此，一旦发生患病或受伤的情况，除及时給予急救外，应当尽可能立即送到医生处治疗。此外，必須強調指出：在急救时应避免使用烈性葯剂或超过通常标准的剂量。

我国的社会主义保健組織很完善，能保証旅行者預先获得医生的指示和进行必要的治疗。在出发之前，考察队所有成員均应检查体格，同时請教医生在未来旅行的条件下，所应注意的事項。此外，还必须整治牙齿和鼻咽，以及进行預防天花和伤寒等病的接种及注射。对某些人來說，未經医生許可而从事旅行可能是一种冒险，有时甚至会在日后造成严重的和长期的疾病。在人数多的考察队中，特别是在人烟稀少地区，最好配备一名医生或护士。

在某些区域，由于存在着传播疾病的寄生虫，考察队员在旅行期間有感染当地比較流行的传染病的危險。应当記住：蚊子是瘧疾和兔热病的媒介，白蛉子能传播白蛉热，壁蝨能传染中亚回归热和密林

肺炎、跳蚤会传播鼠疫和兔热病，虱子传播斑疹伤寒、回归热和五日热。兔热病的媒介除蚊子和跳蚤外，还有牛虻。

对于这几种疾病现在都有行之有效的预防办法，主要在于消灭媒介物和防止被螫（详见第二章，§§22—27）。在队中出现传染病时，应将患者隔离，并立即送往最近的医疗机关。

2. 人工呼吸

在晕厥、中暑、溺死、触电、中风等情况下往往需要施行人工呼吸。因此本章里首先谈一谈几种人工呼吸的方法。人工呼吸的目的是使胸廓机械的扩张；这样空气即可进入肺中；然后压缩胸廓排出二氧化碳气。有节奏地扩张和压缩胸廓为正常的血液循环创造了有利的条件：心脏跳动逐渐有力，脉搏转佳。

在开始施行人工呼吸之前，应检查一下呼吸器官上部是否有妨碍正常呼吸的东西。除了溺水或被塌陷掩埋的人口中往往有砂土外，沉陷的舌头亦能阻塞咽喉入口；用干净的布拭掉砂子、淤泥和其它异物；把沉陷的舌头拉出到下唇上，用一方手帕系到颈子后面将它扎牢。

下面是几种最常用的人工呼吸法：

拉波尔德法 用一块纱布或干净的碎布将舌头拴住，有节奏地每分钟向前拉 14—16 次。

西尔维斯特法 使病人仰卧；肩胛骨下面垫上衣服。营救者跪于病人头后，执其手的肘下部分，将手抬至头的水平上；此时相当于胸廓的最大扩张或吸气。停两秒钟后，再把手放到胸廓上，贴紧其下部；此时相当于呼气。以后每分钟重复吸气和呼气 12—16 次；亦可随着救护者的呼吸安排节奏。若有两个救护者，各人跪在病人的一侧，执其手的肘上和肘下部分，同时（按口令）将手抬起和放到胸前。在上肢受伤时不能采用西尔维斯特法。

戈瓦尔德法 使病人仰卧；肩胛骨下垫些衣服。营救者两腿分开跪于病人髋部两侧，双手放在病人的胸廓上，大拇指末端接触胸骨的剑突，其余四指放在肋间隙上。营救者身体前倾，用力按病人的胸

廓;此时相当于呼气。然后营救者伸直上体,同时将手从病人的胸廓挪开,此时胸廓扩张,吸气。在施行戈瓦尔德法时,病人的手通常放在头后面,但在手受伤时则其位置视受伤情况而定(图上手在身体两侧)。

謝費尔法 使病人俯卧,衣服垫在胸廓下部,手伸直,头转向一侧。营救者两腿分开跪于病人髌部两侧,手放在肩胛骨下,大指接触脊柱,其余四指放在肋间隙上。营救者上体前倾,同时用力按压胸廓。然后上体伸直,将手从病人背上取开。吸气为两秒钟,呼气为三秒钟。以后每分钟重复呼吸和吸气 12—14 次。

不論采用的是哪种方法,均应将人工呼吸做到病人开始自动呼吸时为止。有时人工呼吸需要进行数小时,甚至一日之久。經驗証明,有些人在受伤后被認為已經失掉生命力,但經過長時間用人工呼吸施救的結果,終于甦生。



185



186



187



188

图 185 西尔維斯特人工呼吸法,由一人施行。吸气

图 186 西尔維斯特人工呼吸法。呼气

图 187 戈瓦尔德人工呼吸法。呼气

图 188 戈瓦尔德人工呼吸法。吸气

喪失知覺

3. 暈厥

由于心脏活动衰弱、脑血管痙攣或机体内血液分布不正常,脑部

的血液供給严重不足,因而发生晕厥。例如,腹腔内器官的过度充血就能够引起脑部失血,而导致晕厥。有些人,特别是在过度疲劳、强烈激动、受惊和长时间的处在不通风的室内时,比别人容易晕厥。

症状:晕厥之前通常头晕、眼睛昏眩、耳鳴、噁心。下肢无力、脸色发白、額上有冷汗。脉搏虛弱,呼吸短促,最后失去知觉。

急救法:必須恢复脑部的正常血液供給。松开患者的衣服,解开領扣、腰带和鞋带;保証新鮮空气的流通;将头放得比脚低;向脸上噴冷水,将装鉸水的瓶子拿近鼻孔。通常采取这些措施之后,患者即可恢复知觉。然后給他喝浓咖啡、茶或20—30滴韮草(拔地麻)酊。俟虛弱状态完全过去之后始可起床。在比較严重的情况下,可采用心脏按摩术;将手放在心脏的部位,有节奏地按压肋下部和腹下部。另一方法是用手輕拍心脏部分。在呼吸困难时采用人工呼吸。

4. 中 风

脑部的血液循环受到阻碍(脑血管栓塞、脑溢血)时,导致中风。肥胖的人到了老年在身体或神經紧张时,容易中风。患者失去知觉的时间較长(数日)。

症状:脸部呈紫紅色,呼吸带沙声,脉搏变慢,瞳孔对光的刺激无反应,有时左右两瞳孔扩张大小不一(图189)。往往由于中风的結果而致四肢瘫痪和不能說話。

急救法:必須让患者绝对安静。将患者輕輕地移到床上,头部和

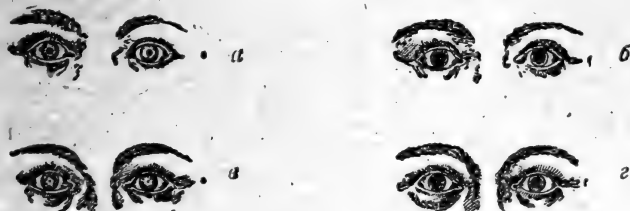


图 189 a——正常瞳孔, b——同样扩张的瞳孔,
c——同样收缩的瞳孔, z——瞳孔大小不
——中风或脑伤的病症

胸部尽可能放高一些。松开领扣、鞋带和袜带，把冰袋或冷湿布放在头上和心脏部位，脚下放暖水袋，腿肚子上放芥子泥。用10%的食盐水灌肠；如能吞服，则用泻剂（30克硫酸镁）。中风以后经过10—14天才允许用担架输送病人。中风系严重的脑病，急救以后应送往医院长期住院治疗。

5. 脑 震 盪

从高处落下时，由于头部受到外伤而发生脑震荡。头部受到直接打击和爆炸波的冲击时也能引起脑震荡。

症状：在震动程度较轻时出现头晕、头疼、恶心、呕吐、耳鸣等现象，并暂时失去知觉。而患者却记不得他曾经失去知觉。情况严重时失去知觉的时间较长，有时甚至达数日。脸色通常发白，呼吸不均匀，脉搏变慢；然后脉搏又转为微弱和急促。情况十分严重时，患者由于心血管的逐渐衰弱而死亡。

急救法：绝对保持安静；将患者水平仰卧，头部略高，头上冷湿。不宜用氨水提神和施行人工呼吸。在完全恢复知觉之前禁止搬运。在病况较轻时，经过数日以后可以允许继续旅行。

6. 休 克

由于感觉神经和脑受到过度刺激，引起精神或身体的剧烈创伤，因此发生休克。在大骨折断，腹部、胸廓和生殖器受伤，以及大量出血时，往往引起休克。

症状：患者皮肤发白，脸部肌肉塌陷，眼睛对空凝视，表情冷漠，额上有冷汗，皮肤发冷；有时呕吐。病人还有知觉，但不能立刻回答问题，或回答起来十分困难。此时病人不能陈诉病情。

急救法：解开病人的衣服，使其头部低垂，给他盖上温暖的被褥，放些热水袋。内服50—100克伏特加酒或热咖啡，0.1克咖啡因，25—30滴乙醚樟脑酊。在休克状态过去之前不可搬运病人。腹部受伤时应任其饥饿；不给内服药。



190



191



192

图 190 救护溺者。第一法

图 191 救护溺者。第二法

图 192 将溺者从水中拖到岸上后，排除呼吸器官中的水。

窒 息

7. 煤 气 中 毒

煤气或一氧化碳(CO)气产生于燃烧不充分的时候。例如，还在蓝焰消失之前即过早地关闭烟囱，或者在密闭的室内长久地点燃带搓擦灯芯的灯，均能发生这种气体；汽炉和煤油炉也有危险。煤气没有气味，因此比带气味的气体更加危险。

中毒的症状：虚弱、头疼、头晕、耳鸣和呕吐。继而心悸，脸上呈紫红色，神智昏迷，窒息。

急救法：将中毒者搬出有煤气的房间；把门窗统统打开以便通风。在通风之前到室内施救的人应尽可能少些。把中毒者搬到另一房间后，使他躺在床上，头上冷罨，脚上放暖水袋，脱掉妨碍呼吸的衣

服。倘若还不能奏效，可施行人工呼吸。給病人氧气和強心剂（咖啡因 0.15 克，毒毛旋花甙 8 滴）。碳酸气（ CO_2 ）、灯用煤气、硫化氢和氨中毒的急救法与煤气中毒同。不可把火（蜡烛、火柴、松明、灯）拿到发生灯用煤气中毒的室内，否则会引起猛烈的燃烧。

8. 溺 死

如果溺水者尚有知觉，应将木板或梯子伸給他，或者把拴在繩上的救生圈或一根普通的繩子扔給他，让他抓住。倘若溺水者已失去知觉，則救护者脫掉衣服后，从后面游近溺者，抓住他的头髮或頸項，让他靠在自己的胸前，使他的脸浮出水面，救护者仰泳（图 190 和 191）。也可側泳，此时用左手夹住溺者的右腋，将他的脸轉向上方，头靠在救护者的肩膀上。在溺者反抗时可用手蒙住他的口和鼻子，这样他就会失去知觉，不再能够妨碍救护者。将溺者拖到岸上后，脫掉衣服，清除口鼻中的泥沙；然后使他俯臥在用衣服迭成的枕垫或板凳上，或者俯臥在救护者的膝盖上，让头下垂，并轉向一侧（图 192）。救护者用双手按胸廓的下部，使肺和胃中的水流出。当不再有泡沫状的液体流出时，使溺者仰臥，施行人工呼吸；同时将暖水袋放在身体周围，身体下部可以盖上温暖的被子。甚至在水中沉溺一小时的溺者也可用上述方法救治。

溺水者的症状：脸色蒼白，嘴唇发青，眼皮紧閉，身体冰冷，沒有呼吸。

人工呼吸必須一直做到溺者的呼吸和脉搏恢复正常的节奏时为止。通常到这个时候他的脸色轉紅，嘴唇也不那样发青，眼睛睜开，恢复知觉。此时可給他喝浓茶、咖啡或酒。由于溺者还有再度停止呼吸的危险，所以救护者应当繼續守护他数小时。万一再度窒息，可再施行人工呼吸。

烧伤和身体过热

9. 烧 伤

火焰、滾燙的液体、水蒸汽和煤气、強酸、強硷和其它化学物質、

以及強烈的阳光均能造成烧伤。烧伤的程度决定于作用物的性質、温度和作用時間。在医学上按烧伤程度的不同将其分为三类：1)一度伤：皮肤呈現紅色、稍有肿胀；2)二度伤：紅色的皮肤上出現水泡；3)三度伤：組織在不等的深度上炭化。小块烧伤能引起創部疼痛和产生灼热的感觉。在烧伤面广时，除了局部病症外，还出現其它症状——头痛，心脏活动衰弱，全身虚弱和煩燥，有时痙攣，发热。一度伤和二度伤的烧伤面积占身体的二分之一以上时往往导致死亡。三度伤的烧伤面积只要占到身体的1/3就很危險，也往往导致死亡。烧伤以后致死的原因显然与紅血球的大量損失和皮肤机能(呼吸、分泌和調节体温)的破坏有关。

在火焰烧身时应首先扑灭烧着衣服的火；将被烧者放到地上，将被褥、枕头、大衣或其它柔軟的物件抛盖在他身上；这时火焰由于沒有氧气而熄灭。繼而用冷水蘸湿伤者的衣服，然后脫掉衣服，遇到衣服緊貼身体的地方，应仔細剪断，同时竭力不要伤及被火烧伤的表皮。目前以敞露治疗法所得到的效果最好。在灼烧的表面塗一层5%的单宁溶液或5%的过錳酸鉀溶液。这样可以形成一层防止灼伤面感染化脓菌的人为“厚皮”。为了避免病人大量失热，将病人放在床上，并用半圓环做成骨架，盖上床单和被褥，而被烧伤的部分則不接触复盖物，以利于伤处的迅速癒合。在烧伤已經达到三度伤的情况下，以及在运输烧伤病人时，应将消毒繃带纏在伤处塗单宁溶液后所結的痂层上。在体温升高和总的症状发展时，給病人服大量甜飲料，并給予适量的強心剂：咖啡因 0.1 克，毒毛旋花甙 5—8 滴，君影草甙或縹草甙約 20 滴，每日服 2—3 次。

日光烧伤通常是在日光浴不得当时出現的；在初行日光浴时不应超过 10—15 分钟，以后可以逐漸延长时间。潮湿的皮肤烧伤得比較快，所以在日光浴之前应将皮肤擦干。日光烧伤大半属于一度伤的类型。为了減輕灼热的感觉和皮肤的干燥，可在烧伤处塗硼酸軟膏或羊毛脂。在雪堆上和在天热作长途旅行时为了預防脸部被日光灼烧，可涂敷羊毛脂与凡士林各半的混合油膏，或者戴上眼部开口的紗布面罩(參看第二章，§19)。

被強酸烧伤以后不可用冷水去洗，因为水与酸混合能提高温度和加重伤势；宜采用2%的苏打溶液，使酸中和。

被強硷烧伤以后，用檸檬酸或醋酸的稀释溶液冲洗伤处。

被磷烧伤后用5%的过錳酸鉀溶液洗，被硫酸烧伤后采用純脂和油，以及50%的煅制鎂(煅苦土)溶液。

10. 日 射 病

裸露的头部长期在日光的直接作用下会引起脑血管充血，甚至失去知觉。

症状：头晕、头疼、眼前发黑、煩渴、噁心以及嘔吐。脸呈紫紅色，皮肤干燥和发热，脉搏紧张，呼吸急促和浅表，步态不稳和蹒跚。同时发生知觉混乱、嗜眠、呵欠和声音嘶哑。在日射病发展到失去知觉时可能发生痙攣。

应当在开始出现日射病症状时即行急救。将病人移至阴影中，松开鈕扣，脫掉上身的衣服；让他半坐半臥，头部冷罨。用冷水冲洗头部也能收效。脚下放热的瓶子或在腿肚子上敷芥子泥。用扇子、毛巾或被单搨风。倘若呼吸停止，可施行人工呼吸。但在痙攣时則不可用人工呼吸，因为痙攣可能系由脑溢血所致；在这种情况下必須保持絕對安靜。

11. 中 暑

在机体生热过程強烈而散热过程減弱时，身体内部积累热量过多，遂致中暑。例如，在长途行軍中，由于体力持續紧张，飲水少，从而汗的排洩銳減，机体不能及时将暑热排出，此时容易中暑。又如，当天气酷热、无风和湿度甚高时，若空气不流通，衣服穿得太紧，均能造成机体內过热。

中暑的症状与日射病相似，因此急救法也大致相同。当病人从暈厥状态复苏以后，立即給予大量飲料(茶、咖啡)和适量的強心剂：韃草酊 20—30 滴，咖啡因 約 0.15 克。

預防：在热天行軍和进行日光浴时，用浅色的帽子保护头部；热

天最好在早晚行軍。衣服应当寬大通风和适应气候条件。

12. 雷殛和触电

直接受到雷殛的人在大多数情况下立即死亡。爆炸波的冲击能引起脑震盪和其它創伤——烧伤、骨折等。

急救:人工呼吸和治疗外伤(参看§9和19)。倘若伤者仍然活着,应将人工呼吸进行很长时间。根据病案記載,有的被雷殛的病人經過两小时以上的人工呼吸后脱离了危险。

在接触未絕緣的电綫时有可能被強烈的电流烧伤。触电者丧失知觉,有时开始痙攣,呼吸停止,脉搏微弱和急促。

急救法:立即关闭电門,使触电者与电流切断。直接与触电者或电綫接触是危险的;应当先戴上胶皮手套,穿上胶皮套鞋,再迅速分开触电者和电綫。沒有胶皮手套和胶皮套鞋时,可用干燥的木棍挑开电綫,或用带木柄的斧头将电綫砍断。在触电者与电綫分离后,立即实行人工呼吸。人工呼吸应当繼續較长的時間,直到恢复知觉为止(有时需要数小时)。

冻 伤

13. 冻僵、冻伤和冻疮

人体受冷以后能引起局部的冻伤或冻死。最容易冻坏的是离心脏較远、因而血液供給不暢的地方——耳梢、鼻子、頰、手指和脚趾。冻伤可分三种类型: 1)一度伤:患处发白,疼痛和失去感觉; 2)二度伤:皮肤发青,起水泡,水泡中充滿黃褐色的含血液体; 3)三度伤:組織(皮肤、肌肉和骨骼)青紫和坏死。在冻伤面积极大时,出現全身衰弱,嗜眠,有时甚至失去知觉。

急救法:对于一度伤,可将患处摩擦至出現紅色,先擦碘酒,再塗动物油(鵝脂与凡士林各半)。对于二度伤和三度伤必須逐漸融化冻僵的部分。患者的血管比較脆弱,应当先在清涼的处所仔細摩擦,然后再移至溫暖的地方。在野外最好不要挑破水泡,以免冻伤处受到感

染；可用消毒紗布包纏，將病人送至醫生處作進一步治療。倘若不能送醫院，可用碘酒塗在皮膚上，在破了的泡上敷以氨苯磺胺粉，用消毒繃帶包纏，並使病人四肢處於下垂位置，以改善血液流通，俾使肢體甚至在最重的凍傷情況下可以避免壞死。在出現壞疽(壞死)時，可採用帶碘仿的消毒繃帶，並施行外科手術。

全身凍僵不僅發生在嚴寒季節，即使天氣不十分嚴寒，可是由於在旅途中過於疲乏、飲食不足或稍有微恙，亦能造成凍僵。

症狀：皮膚發白，嘴唇和四肢青紫，失去知覺，手足麻木。更進一步則導致心臟收縮不全和呼吸困難。

急救法：運輸凍僵病人時需要特別小心，因為他們的骨脆易折；不可直接搬入溫暖的室內和用熱水袋把病人圍起來；應當逐漸地解凍。將衣服剪開，在清涼處(倉庫中、天幕下)按摩病人。必須等病人恢復知覺後才能將他移到比較溫暖($10-11^{\circ}\text{C}$)的處所，給他喝清涼的茶、咖啡或酒。病人暖過來後，將他搬到床上，再給他熱的飲料。根據最近十年來的經驗，知道在對凍僵者施行急救時，必須縮短寒冷對病人的作用時間，因此，用雪摩擦身體，長時間地露在清涼處和冷水浴均不适宜。羅查諾夫指出：“在熱水浴($35-37^{\circ}\text{C}$)中使病人迅速發暖，然後纏上暖布，加以按摩，並給予熱飲料，效果最佳。”(醫療手冊，1946)。必要時可細心地施行人工呼吸和給服強心劑(咖啡因0.1克，毒毛旋花甙5—8滴，每日2—3次)。病人的復蘇過程可能需要延續數小時，有時甚至達12小時以上。

預防辦法：用未加鹽的油脂(黃油，鵝脂與凡士林各半的混合油膏)塗抹身體上容易受凍的部分；衣服應當乾燥、溫暖和適應旅行的條件(參看第二章，§20)。

身體的某一部分屢次患一度傷時即變成凍瘡。

症狀：皮膚乾燥，患處青紫，略現浮腫，特別怕冷。繼而形成裂縫，感覺疹和痒。

治療：在患處塗10%的含碘甘油；裂縫處宜再塗上維生素甲。

凍瘡的預防比治療更有意义。身體上最容易生凍瘡的部分應保持乾燥和溫暖(溫暖的手套、襪子和耳套)。在臉上、手上和腳上塗些

动物油(黄油、羊毛脂、鹅脂)。

地 理 病

14. 高 山 病

高山上空气稀薄,氧气的分压力减低;因此机体由于氧气的极度缺乏而产生一系列的不舒服的感觉。这时依靠骨髓刺激作为补偿过程,骨髓能向血液输送额外的红血球,而红血球则可使机体充满氧气。但是各人的骨髓在大气稀薄条件下,调节能力不一样,因此,有些人在高度不很大时(海拔 2000 米,甚至不到 2000 米)即患病,而有些人甚至在 3000—4000 米的高度上亦无任何不适的感觉。

症状: 疲乏感、鼻衄、健忘、头疼、失眠、噁心、呕吐、腹泻、心区疼痛、脉搏急促而微弱、听觉和视觉迟钝。在情况比较严重时,能暂时精神失常(兴奋之后继之以淡漠),皮肤发白和发紫,呼吸困难,甚至于窒息。

预防法: 在头疼初起时应休息数日,待机体适应新的条件后再继续前进。倘若这样做仍然无效,应当中止登山,下降到高山病自然消失的地方。病症初起时在医药治疗方面可服咖啡因 0.1 克,匹拉米董 0.3 克,氧化铵 0.5 克,每日服 2—3 次。

病情显著时的急救法不外是供给氧气和强心剂(毒毛旋花甙 6—8 滴,缬草甙 25—30 滴);在晕厥的情况下,可施行人工呼吸。登山之前,旅行者必须经过医生检查体格,因为有許多病症(疲乏、腹泻、营养不足、精神痛苦)会促进高山病的发展。

15. 雪 盲

由于紫外线对视网膜的作用而产生雪盲。在雪盖层上,在晴天时,有时甚至在阴天时,辐射十分强烈,因此容易发生雪盲。

症状: 视力减弱、眼睛剧痛、流淚和羞光。

治疗: 将患者移入暗室,眼部用鉛水洗剂冷罨。痊愈后在未来的旅行中,即使在光线不十分强烈时也必须戴上深绿或黄绿色的保护眼鏡。

預防办法：戴深色眼鏡(參看第二章，§21)。

16. 暈 船

由于船的搖擺刺激內耳中執掌平衡的半規管，因而發生暈船病。艙內通風不良和心理作用(畏懼)能促進暈船現象的發生。乘飛機時也能發生類似病症。有些人甚至還可能暈車。

症狀：噁心、不斷嘔吐、頭暈、頭疼、皮膚發白、出冷汗、嗜眠，繼而冷漠。搖擺停止或登陸以後暈船病症即迅速消失。

治療：將病人扶至上甲板的中部，半躺臥在新鮮空氣中，給他喝熱茶、咖啡或咖啡因 0.1 克。

每天服阿艾榮(аэрон) 1—2 片能防治暈船。為了預防暈船，應禁酒，不吃油膩的、味厚的和辛辣的食物。眼前閃光和陽光明亮時宜戴深色眼鏡。

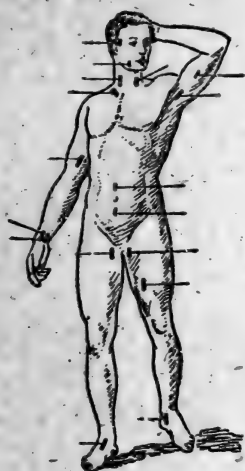
出 血 和 創 傷

17. 出 血

自心臟引出的血管稱為動脈；通往心臟的血管稱為靜脈；動脈與靜脈之遠端有毛細血管將兩者連接。血管壁受傷引起出血。由於受傷血管的種類不同，可分：動脈出血、靜脈出血和毛細血管出血。

動脈出血時，鮮紅的血象噴泉一樣從傷口湧出。這種出血最為危險，因為在短時間內可能大量失血。

急救法：為了停止流血，應將出血器官放置在較高的位置上，例如，將手舉起或將腳抬起，與躺在床上的病人軀干成直角。在大動脈受傷時必須緊壓傷口與心臟之間的脈管始能止血。四肢出血時緊壓傷口以上地方，頭部和頸部出血時緊壓傷口以下處。由於動脈具有極大的彈性，必須用相當大的壓力將脈管按壓到貼緊下面的硬組織(即骨頭)時才能達到止血效果。否則，僅將脈管壓到軟組織(例如肌肉)上，還是不能止血。按壓血管時用大姆指，或輔以食指、中指和无名指。將動脈壓到骨頭上的最有效部位如圖 193, 194 和 195 所示。



193



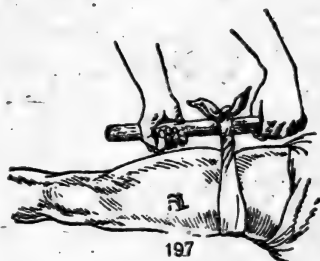
194



195



196



197

图 193 手指按压动脉止血的标准位置

图 194 按压颞动脉

图 195 双手压股动脉

图 196 止血带

图 197 自制旋转木止血器

在可能用止血带(末端带鉤鏈的橡皮管,见图 196)的地方,一般用止血带代替令人疲劳的手指按压法;没有止血带时,可以利用任何一种橡皮管或繃带。使肢端居較高位置;止血带下垫棉花或折迭的手帕,以免勒伤皮肤。止血带扎在血管貼在軟組織的部位,例如,股或肩的中部。将橡皮管稍許換长一些,纏繞在出血处的上方(靠近心

脏)，結紧或扣紧。止血带不可捆扎 2 小时以上，以免肢体坏死。在必須結扎較長時間的情況下，經過 2 小时后应将止血带松几分鐘，俟肢体血液恢复流通时，再重新扎紧。不論用任何一种方法止血以后，应在出血处纏上消毒的(防腐)压定繃带；先放紗布，然后放棉花，最后用繃带将出血伤口纏紧。亦可利用消毒急救包。如果結扎的不是止血带，而是手帕、毛巾、繃带等，那么必須采用扭轉結扎法：将手帕打一結，下面插入一根小棍，旋轉小棍，直到停止出血为止。为使棍子不致于扭松起見，将其一端用輔助的繃带固定在肢体上(图 197)。

靜脉出血时，深紅色的血緩慢而均匀地从伤口流出。这种类型的出血一般危险性較小，急救方法亦比較簡單。先在伤口邊緣擦些碘酒，然后用消毒的压定繃带或急救包扎好。

毛細管出血时，血緩慢地从伤口渗透出来。各种創伤往往伴有这种类型的出血。利用靜脉出血时采用的方法一般很容易将血止住。仅对于患血友病的人，这种类型的出血才有危险。在这种情况下可用腎上腺素(0.1% 溶液)、三氯化二鉄溶液或单宁涂在伤口上。同时內服維生素丙(0.1 克)，維生素 K (0.015 克)和 10% 的氯化鈣溶液。倘若这些措施均不奏效，应将病人送往医疗所。

內出血系由于內部器官的血管受到創伤所致，血或者随着痰、嘔吐物、尿、粪等排出，或者积聚在体腔內(腹腔、胸腔、头顱)。要停止这种类型的出血須用比較复杂的方法，只有請医生处理。

急救：妥善安置病人，在創伤部位进行冷罨。倘若咯血，給服食盐溶液(一湯匙盐溶于 1/4 杯冷水中，每日三次)或 10% 的氯化鈣溶液(每日 3 次，每次 2 湯匙)。在嘔吐带血时，应让病人安靜，飢餓，吞服小冰块，并在胸骨下部位进行冷罨。不論是那种內出血，均必須将病人及时送往医疗所。

18. 鼻 衄

居留在悶热的室內，在炎热的天气中长途跋涉，登山和受伤均能引起鼻衄。

急救：使病人坐着，头稍向后仰，在鼻梁和后脑勺上冷罨。将干

淨的棉花塞入出血的鼻孔，用手指把鼻翼按到鼻中隔上，約5—10分鐘。不可擤鼻涕和擦鼻子，否則可能扯脫粘住血管的凝血塊，引起再度出血。此外，還可在鼻孔中滴入數滴腎上腺素溶液（0.1%），使血管收縮。如果這樣還不能將血止住，應當找醫生做堵塞鼻道的手術。

19. 創 傷

根據受傷的性質和致傷的器具，可將創傷分為刺創、割創、裂創、挫傷、槍傷等。大而深的傷口比較危險，因為往往同時發生感染和大量出血。主要的危險是病原微生物和化膿微生物深入傷口；感染的來源可能是空氣、土地、患者的衣服、施救者的手、裹傷材料，等等。即使把手仔細洗得很乾淨，上面還可能含有大量化膿微生物；未曾用煮沸或其它方法消毒過的裹傷材料也可能將微生物帶進傷口。消毒過的裹傷材料具有特殊的包裝，而且註有“消毒”字樣。施救者必須先用肥皂和水將手洗10分鐘，再用酒精拭擦，並在手指上塗碘酒。但在施救時仍然不可用手接觸傷口。使用煮過的鑷子和消毒棉花清除傷口中的異物。在傷口邊緣塗10%的碘酒，傷口上撒氨苯磺胺，用鑷子蓋上紗布和棉花，再進行包紮。繃帶、棉花和紗布均必須消毒。用消毒的急救包包紮非常方便；急救包使用法見袋上的說明。應當記牢，急救包的小墊枕的內面在包紮時將貼在傷口上，因此，不可用手觸摸急救包的這一部分。

挫傷、骨折和脫臼

20. 挫 傷

由於身體上某一部分受到外力作用（棍子打中，石頭击中）或者撞跌在堅硬的物體上，因而產生挫傷。在挫傷時，軟組織和血管部分破裂，形成皮下瘀血（青紫斑）。

症狀：疼痛，傷處腫大和呈青紫色。後來青紫斑變成褐色、淡綠色和黃色。

急救法：安靜，冷敷和纏壓定繃帶。經過一天以後，為了加速消

散起見，改用熱罨。挫傷 5 日以後可以按摩。挫傷後造成關節血腫時不宜繼續旅行。應將患者送醫院治療。

21. 韌帶損傷和破裂

旅途中，在肌肉過於緊張時，以及失足跌跤或把腳踝扭傷時，往往使韌帶受傷。韌帶可能部分或全部斷裂。

症狀：劇痛，關節腫大，關節皮下溢血和周轉不靈。

急救法：使受傷肢體完全安靜，關節上冷罨和纏繃帶。經過一天後，改用熱罨；從第二週起可採用按摩。

曾經有過韌帶損傷的人，為了預防起見，在工作時應當用繃帶（最好是帶彈性的）包紮受過傷的關節。在韌帶完全斷裂的情況下需要做外科手術。

22. 骨 折

骨折而帶皮傷時，稱為哆開骨折；上面的皮膚完整時稱為無創骨折。哆開骨折比無創骨折更危險，因為傷口可能感染病原微生物。骨折分為縱折、橫折、斜折和螺旋折；根據碎片的數量可分為只有兩塊碎片的普通骨折和形成許多碎片的粉碎骨折。

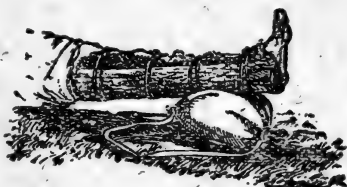
症狀：劇痛，腫大，瘀血，肢體變形，骨折處有病理活動，整個肢體運動失常，在觸摸時有碎骨聲。骨头完全折斷以後，由於肌肉收縮，碎骨移位，通常肢體會縮短。联接碎骨的結締組織在癒合過程中形成所謂骨痂。日後骨痂自然骨化。

在急救中應當促進骨痂的正確癒合。為此必須將移位的碎骨擡到正常的位置上，並將它們固定起來，使它們不能再行移位。在抬患者的受傷肢體時應當與整個身體同時移動；一個人雙手扶住受傷肢體的上面和下面，另一個抱著患者的身體，根據口令的指揮同時將患者抬起。給骨折病人脫衣服時應當特別謹慎，因為一切動作都會給病人造成劇痛。最好順着接縫把衣服剪開。衣服脫好以後，將患者的腿伸直，放到正常的位置，並捆上夾板。預先在夾板的內側鋪若干層棉花。如系哆開骨折，則首先必須纏消毒繃帶（見§ 19）。通常采

用可以任意改变形状的鉄絲夹板，沒有鉄絲夹板时可用潮湿的厚紙板条、木条、木棍、木板条。夹板必須具有足够的长度，以便夹紧位于骨折处上下两端的关节(图 199)。夹板外面再鋪棉花，然后纏上繃帶。冷天应当特別仔細地包裹骨折的肢体，因为其中的血液供給已經失調。



198



199



200

- 图 198 下頷骨折断时的包扎
图 199 脛骨折断时用的皮夹板
图 200 将脱臼的手臂吊在三角巾上

最容易发生骨折的是四肢。下肢骨折时，从后面和側面将夹板(木板)捆上。在情况較輕时可將病腿綁在健康的腿上。上肢骨折时，从内外兩側将夹板捆上。手臂弯曲成直角，用三角巾固定。下頷骨骨折时可用两块手巾将它固定：一块托在頷骨下面，在头上系結；另一块圍繞下頷，系結在頸項后面(图 198)。肋骨折断时在胸廓周圍纏压定繃帶。頭顱、脊柱和骨盆骨折时必须立刻將伤者送往医疗所。运送时为了固定脊柱，可将伤者捆在木板或胶合板上。

任何不得当的动作都将引起骨折病人的剧烈痛苦，因此，在施行急救时，应当尽可能避免对受伤的肢体作多余的移动，这一点对于診斷的正确性也有极大意义。

23. 脫 臼

关节在外力的作用(打击、撞跌)之下可能引起脫臼:原来联接在一起的骨头彼此完全或部分脫节。此时关节囊一般发生破裂,而輔助韧带則被拉长。

症狀: 稍一行动即感疼痛,关节不灵活和浮肿,其外形改变。

急救: 让肢体处在痛苦較小的位置,并用繃带将它固定起来。在肱关节脫臼时,将手臂弯成直角,用吊在頸上的三角巾托住(图200)。在下肢脫臼时,将病人放在床上,腿下面垫柔軟的垫子,在受伤的关节上冷罨。不宜将肢体拉长使骨头复位,因为这样会扩大关节囊的破裂。正骨是一种专门技术,应当把病人送到医院去进行这种手术。

異 物

24. 眼 中 異 物

异物(尘埃、煤灰、昆虫)落入眼中后,能刺激結膜,引起疼痛、羞明和流淚。

急救: 不可用手揉眼睛,以免損伤角膜。用下述方法往往可以除掉异物:往盘中倒些温水,将有异物的眼睛浸在里面,迅速眨动。另法:用手指夹住上眼瞼的下緣,向下前方拉10—15秒鐘;此时大量流出的眼淚能将异物冲出。若上法不能奏效,可将下眼瞼向下拉,令病人向上看;这样就可以检查眼睛的下眼瞼結膜及穹窿部分。然后令病人头向后仰和向下看,施救者用左手的食指和大姆指将上眼瞼的下緣拉开,同时用右手的食指按在上眼瞼的底边上,将上眼瞼翻轉,以便检查眼睛的上眼瞼結膜及穹窿部分。发现异物以后,用清洁的,在2%硼酸溶液中浸过的湿棉花将它除掉。施救者的手应当洗的很干淨。在角膜受伤时,应在病眼上敷上紗布,送往医院治疗。

25. 耳 中 異 物

死的异物落入外耳道后可能在那里停留相当长的時間而不致引

起任何不适的感觉,不过最好还是让耳科医生将它取出,以免损伤耳道和鼓膜。昆虫落入耳中后,由于它们的活动,往往引起不舒服的感觉和剧烈的痛苦。

急救法:将稍许加热的樟脑油注一些到耳中,以杀死昆虫。然后用温水仔细洗净耳道。

动物咬伤和昆虫螫伤

26. 蛇 咬

被毒蛇咬伤后,毒液经伤口进入体内。如果被咬时是穿着衣服的,那么有一部分毒液便留在衣服上。因此,裸露的身体被咬时,危险性更大。

症状:严重的病症来得很快,伤口肿大,虚弱,噁心,呕吐,腹痛,腹泻,昏迷不醒和谵妄。

由于毒液的渗透非常迅速,必须立刻进行急救。首先将止血带缠在被咬处的上方,并尽可能接近伤口;亦可用毛巾或绷带代替止血带。止血带的捆扎时间不可超过半小时。止血带扎好以后,立即用大量1%过锰酸钾溶液浸湿伤口,并用浸有同样溶液的纱布巾使伤口保持湿润。用口吸吮毒液是危险的,因为毒液可能从口中和嘴唇上的裂缝进到血液中去,从而引起全身中毒。在全身中毒时可服含酒精的饮料(伏特加酒、白兰地酒)和浓热的咖啡。此外,有些医生还建议用烧红的铁或燃烧的火柴烧灼伤口。重病者应送医院治疗。

27. 狗 咬

狗咬以后通常造成小裂口,应将它仔细洗净,敷上氨苯磺胺,伤口边缘涂10%的碘酒,再用消毒绷带缠好。如果狗是健康的,经过如此治疗后通常可以迅速痊愈。但若系被疯狗咬伤,则病人有死亡的危险,应当利用最快的交通工具,立刻将病人送到医生处进行防狂犬病的注射。倘若狗有患狂犬病的嫌疑,必须将它送到最近一个兽医站去鉴定(参看第十一章,§26)。

人染上瘋犬病的症狀：喝水時喉部的肌肉組織痙攣，瞳孔擴大，體溫升高，出冷汗，上肢顫抖，昏迷不醒和譫妄。

28. 昆蟲螫傷

被蜜蜂螫傷以後很疼，但除非同時被許多蜜蜂所螫，一般不會有生命危險。

急救：拔除傷口中的尾針，用鉍水沾濕傷口。用水或3%硼酸浸過的壓布冷罨可以減輕發炎的現象和疼痛的感覺。被其它昆蟲螫傷時可採用類似的急救法（并參看第二章，§23）。

被蝎子和毒蜘蛛螫傷以後，除了有局部病症（傷口腫大）以外，還產生全身中毒現象：虛弱、頭痛、多汗和嘔吐。用上述方法處理傷口；此外，還可塗上10%的碘酒，有全身中毒現象時，內服咖啡因0.15克，每日2—3次；韃草酊30滴，每日2次，并給病人喝濃熱的茶。有些醫生建議用繃帶纏壓法減少毒液滲入血內。

頭部和喉部疾病

29. 頭 痛

在患有傳染病、便秘或嚴重的胃病時，在身體過熱時，在工作地點過於明亮或亮度不足時，均能發生頭痛。身體過於疲勞，飢餓以及眼睛、耳和鼻的疾患也可能引起頭痛。如果頭痛時體溫升高到 37.5°C ，便可認為有患傳染病的可能性。每隔一定時間發作的半邊頭痛稱為“偏頭痛”。在患偏頭痛時，由於頭部血管的擴張或收縮，患者的臉上可能發紅或發白。

急救法：如果已經明確頭痛的原因，應當消除這種原因。對於偏頭痛患者，應將他安靜地安置在昏暗的房間內，給以大量飲料（茶，咖啡），限制食物。如血管擴張，則在頭上冷罨，反之則用熱罨。每劑服阿司匹靈0.5克或匹拉米董0.3克及咖啡因0.12克。有便秘者給服瀉劑。

30. 耳 痛

耳痛多半系由于中耳发炎的原故。

急救法：在耳上敷温热压布(每4小时换一次);内服氨苯磺胺,每日4次,每次1克。在耳朵流脓时用消毒纱布条塞在外耳道内。洗脸时用棉花塞住耳朵。

31. 齿 痛

先用干棉花把齿孔擦干净,然后放入浸过丁香油的棉花,再用干棉花将齿孔塞住。每天更换浸丁香油的棉花。病齿的齿龈上可涂10%的碘酒。如牙齿已活动,则将它拔除。

预防：旅行之前往口腔医院检查牙齿。早晚刷牙。

32. 喉 痛

下嚥时感到喉痛是扁桃腺发炎(咽峡炎)的早期症状之一;咽峡炎可能是一种局部的病症,也可能是全身疾病(白喉、猩红热)的征象。对于患猩红热的病人,应将他隔离,并立即送医院治疗。

咽峡炎的症状：喉痛、头痛、发高烧,体温往往达40°C。扁桃腺发红和肿大;上面往往可见淡黄色、淡灰色或淡绿色的斑点或条纹。在患有咽峡炎时,下颌角上的颈淋巴腺有时肿大和感觉疼痛。

治疗：静养疗法;用2%的硼酸含漱,颈部敷温热压布。内服氨苯磺胺,每日3—4次,每次1克。多喝水(1.5—2升)。

预防：常患咽峡炎的人在出发到野外考察之前应到医生处查明病因(通常咽峡炎系由于慢性扁桃腺炎的缘故),按照医生的指示保护鼻咽腔。

呼 吸 器 官 病

33. 鼻 炎

症状：鼻子分泌粘液或带脓的粘液。

治疗：每天两次在每一鼻孔内滴两滴 2% 的蛋白银溶液。脚注意保暖(穿羊毛袜)。

34. 支气管炎

支气管的粘膜发炎，绝大多数系由寄生在上呼吸器官的微生物所引起。受凉(感冒)能促进支气管炎的发生。

症状：起初干咳，后来带痰——稠粘痰和粘液脓痰。体温正常或稍有升高。有时全身衰弱和食欲减退。

治疗：在体温高时宜静养治疗。多喝饮料——茶、干复盆子浸剂、热牛奶加苏打(每 200 克加一茶匙)。日服杜佛氏散 3 次，每次 0.3 克；肩胛骨下敷芥子泥；脚上热敷。

35. 格鲁布性肺炎

迅速传布全肺，系一种严重的传染病。

症状：突发寒战，发热至 39—40°C，胁腹痛，起初干咳，后来带红褐色的痰。脉搏快至每分钟 100 次以上，通常发烧 7—9 日后体温立刻降到正常(危险)。

治疗：静养疗法；多喝饮料，少食；头两天日服二基磺胺 6 次，每次 1 克，接着四天日服 4 次，每次 1 克。不论白天或晚上均须服药。以咖啡因为强心剂，每日 3 次，每次 0.15 克。由于患格鲁布性肺炎的病人仅在最初几天可以运送，因此应当立刻用轻捷的运输方法送往医院治疗。倘若条件不允许这样办，那就留在当地用二基磺胺治疗。

36. 卡他性肺炎

发炎范围限于肺叶的一部分(小肺叶)，在大多数情况下是作为支气管炎、流行性感冒以及其它疾病的并发症而发展的。

病症不象格鲁布性肺炎那样猛烈：热度较低，通常在 38—39°C 左右，能维持数日至数星期。病人的整个情况也不那么严重。

治疗法与格鲁布性肺炎同。同时可服维生素丙(每日两次，每次

2—3片)。

几种常見的传染病

37. 流行性感冒

系由滤过性病毒所引起，因此是一种传染病。上呼吸器官有显著病患。伤风能促进这种病的发展。

症状：鼻炎、干咳、头痛、发热、虚弱、疲乏、四肢不适。

治疗：在温暖的室内静养，多喝热的飲料。吃稀軟的食物——牛奶、湯、粥、菜泥、果羹、白面包。內服阿司匹灵 0.5 克或氨苯磺胺 1 克，每日 3—4 次；脚上放暖水袋。由于这种病带传染性，所以病人应与健康的人隔离。流行性感冒的併发症中以肺炎为最危险。

38. 瘧疾

系由疟疾原虫引起。疟蚊从病人处感染后，再将病传播給別的人。从棲息的姿式上容易識別疟蚊：其身体与棲息的平面形成銳角。任何緯度地区都发现过疟疾，但最多的是在南部地区。疟蚊的繁殖和疟疾原虫发育的条件是夏季温度不低于 $12-15^{\circ}\text{C}$ 。疟疾可分間日疟、四日疟和恶性疟数种。

发疟时的症状：打寒战，发热至 $40-41^{\circ}\text{C}$ ，大量出汗，經過 8—12 小时后体温回降至正常状态；恶性疟疾发作时能延續 36 小时。間日疟的間隔时间为 48 小时，四日疟則經過 72 小时。疟疾患者的皮肤呈灰黄色。潜伏的疟疾受到冷水浴或日射的刺激，或者在过度疲劳时，都可能复发。

治疗：日服阿克利亨 3 次，每次 0.1 克，連服 5 天；繼而停服 7—10 天，然后再以同样的剂量連服 3 天。接着再停 7—10 天，然后日服 3 次，每次 0.1 克，連服 3 天。

預防：在疟区逗留时，服 0.2 克阿克利亨，連服两天，然后隔 3—5 日再服，或者每晚服奎宁 0.4 克。預防蚊螫的方法見第二章，§§23—24。

39. 传染性黄疸病

大多数情况是由损坏肝細胞的滤过性病毒所引起的。

症状：无食欲，呕吐，便秘；体温正常或略有升高；皮肤和眼巩膜变黄；尿色深暗，粪色暗淡如粘土。

治疗：即使情况較輕亦宜靜养。飲食須限制脂肪(每天 20—50 克)。宜多吃碳水化合物(糖、蔬菜、水果、粥)。肝部置热水袋；3% 的硫酸鎂，每日 5—6 次，每次一湯匙。黄疸病患者应住院治疗。

40. 风湿性关节炎

系感染鏈球菌而生的一种传染病；在患此病之前往往先患咽喉炎。危险不在于关节疼痛，而在于发展到后来的心脏风湿症。

症状：发热至 38—39°C。若干关节酸痛、肿大，周围皮肤稍有浮肿；发紅的程度不深。

治疗：在温暖的室内严格地靜养。关节处热敷；內服大剂量的柳酸鈉，每日 5—6 次，每次 1—2 克，或匹拉米董每日 4 次，每次 0.5 克。維生素丙每日两次，每次 2 片。病人一般需要住院治疗 1—2 月。

腰 痛

41. 腰 痛

由于腰部肌肉过于紧张或受了“风寒”(过堂风、长时间的寒冷)。

症状：腰肌疼痛，痛的程度因运动而加剧。

治疗：安靜地躺臥。腰部放热水袋，內服阿司匹灵，每日 3 次，每次 0.5 克，或匹拉米董 0.3 克。宜喝带复盆子浸剂的热茶。

心 绞痛

42. 心 绞痛

心绞痛系供应心肌的冠状血管收縮而引起的。情緒不安，身体

过于紧张,吸烟过多,身体受凉等均能促进心绞痛的发作。

症状: 胸骨区剧痛,心脏区疼痛,痛觉传布到左手和左肩胛骨上。有时胸骨下面的部分也痛。脸色大部分发白,往往头晕;全身虚弱得厉害;四肢发冷;常有忧郁和恐惧的感觉。

急救: 安静的躺臥。用热水浸脚和手,胸部和背部貼芥子泥,用15克蓖麻油作泻剂。往往有必要以1%的嗎啡溶液(1克)作皮下注射以減輕痛苦和內服硝化甘油片以扩张心脏上的冠状血管。以后的治疗应当由医生来进行。只有得到医生的准許才能繼續旅行。

腸 胃 病

43. 腸胃病的預防

腸胃病主要是由两种原因所造成的: 1) 飲食不正常(吃飯不定时,濫飲冷水和吃油腻的食物等); 2) 通过骯髒的食物、器皿或手而感染了腸的病原微生物; 蒼蝇往往是腸病感染的来源。現將預防腸胃病的方法归納为下列几条卫生守則,只要在日常生活中遵守这些規則,就能避免生腸胃病:

1) 保持营地的清洁。粪便和垃圾应堆在專門的地点。糞坑应盖严,以防止蒼蝇飞入。

2) 水井应防污(盖子、专用的水桶)。

3) 做飯的地点应特別仔細地打扫干淨。廚房用具(勺子、桶、容器、木板等)应洗刷得十分清洁。

4) 消灭蒼蝇: 噴洒葯水、撒葯粉,安置捕蝇器和粘蝇紙; 食品和器皿防止蒼蝇接触(詳見第二章, §26)。

5) 及时清除廚房中的垃圾。

6) 不可让患腹瀉的人做烹調工作。

7) 将腹瀉病人与其它隊員隔离。

除公共卫生規則外,还必须遵守个人的卫生守則:

1) 必須喝煮沸过的水; 每一个隊員都应有一只装开水的軍用水壺。

2) 不喝生牛奶;生牛奶不但能傳染腸胃病,而且可能傳染肺病和布魯氏菌病。

3) 不吃沒有洗過和沒有去皮的蔬菜和水果。

4) 隨時將器皿洗刷干淨。

5) 不濫喝冷水和吃過多的油膩食物。

6) 每天至少吃一次在火上燒熱的食物。

7) 經常修短指甲。飯前便後洗手。

44. 便秘

便秘的一般原因是飲食不正常:食物干燥,常吃濃縮食物、限制飲食等。經常壓制大便,缺少活動和運動,均為促成便秘的因素。

治療:多吃水果、蔬菜、漿果、果凍、牛奶、黑麵包。多喝水(每日1.5—2升);空腹喝半杯冷開水。常作鍛鍊腹肌的運動。以甘草粉(100克水中放1茶匙)作為瀉劑。但不宜經常採用瀉劑。採用瀉劑時的禁忌見§48。

45. 腹瀉

除§43中所列述的原因之外,在患登山病時也可能產生腹瀉現象。

症狀:頻繁的水瀉,腹痛,全身虛弱,有時稍許發熱。如果除上述症狀外還有虛幻的大便傾向,而糞便中出現粘液和血時,則表明已感染痢疾。

治療:在出現腹瀉時服用瀉劑(1湯匙蓖麻油或2湯匙硫酸鎂溶于50—100克熱水中)。發病的第一天最好僅吃茶食——1.5—2升5%的甜茶。然後逐漸增加一些素湯、白麵包、粥、菜泥、酸牛奶、果羹。宜靜養和保持腹部溫暖(用暖水袋和棉襖)。內服鋁粉,每日3次,每次0.5克。如腹瀉系登山病之故,則將病人運往山下後,腹瀉便迅速停止。

如系患痢疾,必須隔離病人和找醫生診治。倘若一時找不到醫生,亦可採用上述方法治療,此外,並服二基磺胺或二磺胺,每日4—6

次,每次1克。宜食苹果泥作为辅助治疗:将苹果去皮和擦碎,每日吃5餐,每餐吃300克,連吃 $1\frac{1}{2}$ —2天。痢疾病人的粪便有传染性,因此必須用10%的氯化石灰(鈣氯粉)水浸半小时。手可以用0.5—0.25%的鈣氯粉溶液消毒。預防法見§43。

46. 痔

直腸的靜脉丛扩张,并形成結节,其中一部分位于肛門皮下(外痔)。造成痔疮的最普通原因是慢性便秘。

症状:肛門疼痛,大便时流血,脫肛。

治疗:消除便秘(見上文)。將脫出的結节复位。經過冷罨和休息可以止痛和止血。亦可用顛茄坐药,每日2次。

47. 寄生虫病

患病的直接原因是腸寄生虫在腸内发育和破坏了有机体的生活机能。

症状:心口隱隱作痛;作嘔和流涎,肛門搔痒,腹部剧痛,便秘,有时腹泻,头晕。

預防:魚和肉必須煮熟才吃;水須煮开才喝;水果和蔬菜必須用开水燙过和去皮。修短指甲;飯前便后洗手。治疗应在出发之前按医嘱进行。在旅行时不宜打虫。

48. 闌尾炎

盲腸尾端发炎。在旅行时可能发生急性闌尾炎或增剧慢性闌尾炎。

症状:腹痛,起初上腹区或臍区突然发作或逐漸增剧。經過数小时以后痛觉集中在右髂区。最痛的一点位于臍和右髂骨之間的中点上。右侧的腹肌比左侧的紧张。体温一般升高至 $38-39^{\circ}\text{C}$,有时还要高些。嘔吐,有便秘傾向,脉搏急促。

治疗:外科手术(割盲腸)。在不能將病人送往医院的情况下用靜养疗法。用冰在右髂区冰2—3小时,然后改換热罨(暖水袋)。最

初只限于喝茶，以后可吃清湯、稠湯、面包干、稀粥、果羹。哪怕有一点闌尾炎的迹象，就絕對禁止用泻剂。在便秘严重时可稍予灌腸。

49. 急性腹炎

由于腹膜受到刺激和发炎而引起的腹腔的急性炎症有时不容易准确診斷，而籠統称之为“急性腹炎”。胃潰瘍、胃和腸扭結、胆石和輸尿管的內閉（疝痛）以及諸如此类的疾患都有“急性腹炎”的症状。

症状：腹部剧痛；腹壁紧张（腹硬如板）。皮肤发白，咀唇发青，出冷汗，嘔吐，煩躁不安。

急救：让病人安靜，禁食，腹部冷罨。必須立即送往医院治疗，因为患者往往有急需动手术的适应症，迟了可能有生命危險。

癲 癇

50. 羊 癇 瘋

患有癲癇或“羊癇瘋”的人可能随时发作。

症状：突然丧失知觉，病人陷入痙攣状态，跌倒在地上。脸色发白，瞳孔扩张，往往不由自主地排尿和咬舌。

急救法：解开扣紧的衣服，在牙齿之間插一把茶匙以阻拦咬舌；不让病人接触可能造成重大体伤的东西。用冷水浇泼和强行伸直抽搐的肢体不但无效，而且有害。癲癇发作以后，病人进入睡眠状态，不可将他吵醒。患有羊癇病的人禁止在水里（河流、湖泊、海洋）游泳。

維生素缺乏病和营养不足

为了保持正常的生活机能，人的机体不但需要从食物中取得蛋白質、脂肪、糖和盐，而且还需要吸收維生素。食物中缺乏了这种或那种維生素就会造成相应的維生素缺乏症。在过去，旅行家往往因缺乏維生素而患病。現在，由于維生素学的成就，要預防这类疾病并不困难。

51. 夜 盲

本病系因缺乏維生素甲而引起。

症狀：黃昏時視力減弱，夜間目盲，白天視覺正常。身上的皮膚干燥和脫屑。有癬病。

治療：每日服魚肝油 3 次，每次 1 湯匙，連服一星期。

預防：多食富含維生素甲的食物：奶油、魚子、肝、紅辣椒、香芹、菜、蒜薹、蔥、菠菜、酸模、西紅柿。

52. 胸 氣 病

本病系因缺乏維生素乙₁(噻嘧胺)所致。

症狀：心脏-血管失調(呼吸困難、發紺、脈搏急促，每分鐘達 100 次以上)，便秘。走路時神經發痛，脛、足和前肩的感覺遲鈍；肌力衰弱。

治療：日服維生素乙₁ 2—3 次，每次 0.003 克；或者每天吃 100 克啤酒麴或面包酵母。

預防：多吃含維生素乙₁ 的食物：黑面包、粗面包、精瘦的豬肉、火腿、蚕豆、豌豆、扁豆和粗大米。

53. 糙 皮 病

本病系缺乏維生素 PP (菸草酸)所致。

症狀：抑郁、過敏、失眠、腹瀉、皮疤(腕背、足、頸和臉上發紅)。皮膚干燥、變色、發亮。

治療：日服菸草酸 2—3 次，每次 0.025 克。

預防：多吃含維生素 PP 的食物——胡蘿卜、馬鈴薯、西紅柿、菠菜、啤酒麴和面包酵母、肝和肉。

54. 坏 血 病

本病系缺乏維生素丙(抗坏血酸)所致。

症狀：皮膚發白，咀唇和指甲發紫；皮膚上的毛囊角化和流血；

牙龈肿大和出血；脚掌和小腿疼痛。

治疗：日服抗坏血酸 3 次，每次 0.2 克。

预防：每天只要吃 30—50 毫克的抗坏血酸就不至于生坏血病。食物中必须包括富含维生素丙的蔬菜、水果和浆果——马铃薯、大白菜、生西红柿、葱、菜菔、桔柑、柠檬、黑醋栗、树莓、草莓等。在北方地区作长途旅行时可用针叶树（松、云杉、冷杉、落叶松）的枝叶浸制维生素丙：从树枝（不带树脂和鳞皮的）上把针叶拔下，用冷开水洗净，放入木槽中，用菜刀剥成 0.5 厘米长的碎片。把剥碎的针叶放入木桶中（每 400 克合 1 升水），注入开水，用木盖将桶盖严，浸 18 小时。用纱布过滤以后的针叶浸剂即可供食用。每日喝浸液 100 克。由于浸制中的维生素丙在保管过程中迅速消失，因此必须隔日重泡一次。在服用维生素丙制剂（丸、汁）时，每日的服用量中含抗坏血酸应不少于 30 毫克（请参看第三章，§1，第三章的附录和第五章，§5）。

55. 营养不良

由于在长期饮食不足的情况下（例如，队员在考察中迷路，与基地失去联系），可能得营养不良症。

症状：食欲极强，肌肉疼痛，排尿次数增多，全身虚弱，体温降低，脉搏缓慢，消瘦，水肿。病初起时有便秘倾向，后转腹泻。

治疗：静养，保暖（热水袋），每日吃 5—6 餐，开始时限制食物数量，以后将食物含热量增至 3500—4000 卡，蛋白质含量增至 120—150 克。宜喝热茶、咖啡和酒。倘若心脏衰弱，则日服咖啡因 3 次，每次 0.15 克；纈草酊每日 2 次，每次 30 滴。

癰 病

56. 癰

癰是由于化脓微生物侵入毛囊和皮脂腺而造成的。

症状：皮肤上小块发红、凝缩和疼痛，其中心有脓窝。

治疗：涂 5% 的过锰酸钾溶液或 3% 亚甲蓝的醇溶液。同时再

塗上10%的魚石脂膏。多晒太阳。內服魚肝油和啤酒麴。

預防：保持皮膚清潔和吃含有足夠維生素的合理飲食。

中 毒

57. 中 毒

中毒的症狀因毒物的性質而異。有的毒物引起噁心、嘔吐、腹瀉和心臟衰弱，而另一些毒物則引起痙攣與興奮。有時，病人中毒後除有上述病症外，還陷入昏迷狀態。

判定毒物的性質在急救上有極其重要的意義，因為各種中毒的急救法不相同。從中毒者及其周圍的人的談話、現場情況、過去對患者的處方以及病人口中的氣味（石碳酸、酒精、煤油）均可能查明中毒原因。

但在中毒原因尚未查明之前即應開始急救。在這種情況下必須：

1) 為了清除胃中的毒物，應立刻洗胃：給病人喝4—5杯熱水，然後用手指刺激咽喉的後壁。這樣即能引起嘔吐，排除部分毒物。但是引起中毒的物質若在口、食管和胃中造成燒傷（例如，強酸和強鹼中毒），則不可使病人嘔吐。

2) 為了清除腸中的毒物可服瀉劑：30克硫酸鈉溶於100克水中或15克蓖麻油。在磷中毒時不宜用蓖麻油，因為磷能溶解於油脂中，從而更容易被腸子吸收，加劇中毒現象。

3) 若已查明毒物，應立即下解毒藥。

4) 在心脏活动衰弱時服蘇草酊30滴或咖啡因0.12克。宜喝熱茶和咖啡。四肢發冷時用熱水袋。呼吸困難時，施行人工呼吸。

最常見的幾種中毒症的相應急救法如表29中所列。

运 送

58. 伤病員的挪動和运送

在事故發生地點就地進行一部分急救：止血、人工呼吸等。然後

表 29 中毒时的急救

毒物名称和中毒后的症状	急救法
<p>硫 酸</p>	<p>新鲜空气。喝蛋白水(蛋白溶于 200 克水),浓汤。吞几块冰。勿服强硷。勿催吐。</p>
<p>口中和咽喉的粘膜烧伤(有灰色的痂)。胃痛。呕血。呼吸困难。痉挛。全身虚弱。脉搏微弱。</p>	
<p>醋 酸</p>	<p>多喝蛋白水、冷牛奶。勿催吐。</p>
<p>口中和咽喉烧伤。胃痛。口中有异味。</p>	
<p>石 碳 酸</p>	<p>大量喝 2% 的苏打溶液、牛奶、石灰水。吞几块冰、强心剂(咖啡因)。</p>
<p>口和咽喉烧伤(白痂)。呕吐。皮肤发白。嗜眠。尿色深。口中有异味。</p>	
<p>铵 水</p>	<p>大量喝蛋白水、浓汤、冷牛奶、1% 的醋酸。身体保暖。脚部放热水袋。</p>
<p>口内溃瘍。腹痛。呕血。</p>	
<p>升 汞</p>	<p>催吐。喝牛奶、蛋白水、茶、咖啡。脚部放热水袋。新鲜空气。</p>
<p>呕吐、腹泻、心脏衰弱、昏迷不醒。</p>	
<p>碘 酒</p>	<p>喝牛奶、蛋白水。煨苦土。淀粉糊(10 克淀粉 200 克水)。2% 的苏打溶液,咖啡。</p>
<p>口和咽喉痛。流涎。呕吐和腹泻。脸色发白。脉搏急促而微弱。</p>	
<p>砷 (砒)</p>	<p>催吐。喝带蛋白的牛奶。稠汤。煨苦土的水溶液。药房有解砷药出售。</p>
<p>腹痛。小腿抽搐。昏迷。全身痉挛。呕吐。腹泻。</p>	
<p>铜及其化合物</p>	<p>不宜给服油和酸。催吐。煨苦土——剂量 30 克。蛋白水。泻剂——硫酸钠和硫酸镁。保暖,腹部放热水袋。</p>
<p>口中长久有铜味。老吐绿色物质。头痛。焦渴。呕血。痉挛。瘫痪。尿色黑。体温降低。脉搏微弱。</p>	
<p>铅</p>	<p>勿中止呕吐。多喝水,大量喝蛋白水。蛋白、牛奶、稠汤。硫酸钠或硫酸镁(50 克溶于 500 克水)。</p>
<p>口中有金属味,干燥,舌头发白。呕吐灰色物质。粪黑色或带血,后转便秘。上腹胀痛。臌妄。痉挛。瘫痪。</p>	

(續)

毒物名称和中毒后的症状

急救法

錫

头痛,腹痛,口渴,咽喉干燥。腹瀉,往往带血。脈搏微弱。

鉍

粘膜刺激。嘔吐。腹痛。脈搏微弱。

嗎啡、鴉片、海洛英

兴奋,脸发红。嘔吐。瘙痒。繼而嗜眠,心脏衰弱。瞳孔收缩。

磷

腹痛。口中有大蒜味。嘔吐和腹瀉。黄疸。如系吸入中毒,則肺水肿。

煤油

嘔吐。腹瀉。耳鳴。譫妄。痙攣。丧失知觉。口中有异味。

酒精(白酒、伏特加等)

兴奋。嘔吐。繼而嗜眠,抑郁。心脏衰弱。

菸草素(吸烟)

头晕,恶心,嘔吐,腹瀉。呼吸困难。知觉模糊。

腐烂食品

(灌腸、肉、魚中毒)

噁心、嘔吐、腹瀉。腹痛。头晕。心脏衰弱。脈搏微弱。

磨菇

昏迷状态。噁心、嘔吐。心脏衰弱。四肢发冷。

催吐。煨苦土(30克)与牛奶;大量喝牛奶。冰。

勿中止嘔吐。蛋白水。稠湯。瀉剂——硫酸鈉或硫酸鎂30克。

催吐。不吐睡。浓茶、咖啡。酒。脚保暖。身体保暖。人工呼吸。

泻盐(勿用蓖麻油)。稠湯。忌油和牛奶。

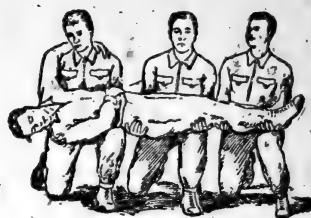
催吐。喝热牛奶。咖啡因,剂量0.12克。藜草酊——30滴。人工呼吸。

新鲜空气。头部冷敷。身体保暖。脚下放热水袋。内服:鈹水,10滴溶于100克水。病情严重时施行人工呼吸。

新鲜空气。催吐。人工呼吸。浓咖啡。

勿停止嘔吐和腹瀉。泻剂。日服咖啡因3次,每次0.12克。多喝水。身体保暖。

催吐。泻剂。四肢旁放热水袋。身体保暖。以茶代飯。咖啡因每日3次,每次0.12克。



201



202



203

图 201 三人抬一病人

图 202 二人抬一病人

图 203 一人抱一病人

将病人搬到适当地方继续施救。在挪动和运送病人时不应使他受到痛苦，应当使他舒服。最好是三个人搬一个病人。三人均站在病人的一侧。第一人托住病人的肩膀和腰部，第二人托住腰部和股的中部，第三人托住腿的膝部和踝关节。按口令同时将病人抬起（图 201）。如果两人抬一病人，那么第一人托住病人的肩胛骨和股的上部，第二人托住股的下部和脛部。病人自己则搂住第一人的颈项（图 202）。一个人也可背或抱一个病人。如果病人可以搀扶着走，救护

者可立在病人左側，用右手扶住病人的腰，左手握住病人的手腕；病人自己用左手摟住救护者的頸項(图 203)。

在远距离的运送时采用担架。如果没有現成的担架，可以利用梯子、木板、門板，在上面垫些柔軟的衣服。亦可利用縫合的被单、褥垫、口袋、衣服等自行制造担架。只要把两根长约 2 米的木棍平行口袋的长边穿到口袋或褥垫中即可。为使这种担架更加牢固起見，可在下面捆扎 2—3 条毛巾，把毛巾的边固定在木棍上。这里无须把自行制做的担架的样式——列举出来，因为通常用手边現有材料可以自行选择适当的形式。在利用担架运送病人时应遵守下列規則：1) 救护者不要齐步走；2) 在上台阶或上坡时应将病人的头朝前；3) 在下坡、下台阶和走平路时，应当脚朝前。

附录：供 30 人用的药箱

- | | |
|---------------------|--|
| 1. 担架——1 | * 23. 安息香酸钠咖啡因 (0.12 克或 0.15 克一片)——200 片 |
| * 2. 溫度計——2 | * 24. 阿司匹灵(0.5 克)——80 片 |
| 3. 克拉梅尔式夾板——1 | 25. 西拉米董 (0.3 克)——60 片 |
| * 4. 消毒綢带——25—35 | * 26. 苏打——200 克 |
| * 5. 急救包——30 | 27. 蓖麻油——100—200 克 |
| * 6. 脫脂棉——200—500 克 | * 28. 硫酸鎂 100—150 克 |
| 7. 紗布巾——5—15 | 29. 硫酸鈉——100 克 |
| 8. 三角巾——2—5 | 30. 亚硝酸鉍 (0.5 克)——100 片 |
| 9. 安全針——30 | * 31. 二基磷胺 (1 克)——50 片 |
| * 10. 橡皮止血带——1 | 32. 二磷胺 (1 克)——50 片 |
| 11. 外科鑷子——2 | * 33. 氨苯磷胺 (1 克)——50—100 片 |
| 12. 橡皮洗腸器——1 | * 34. 高錳酸鉀——5 克 |
| 13. 冰囊——1 | 35. 阿克利亨 (1 克)——100—200 片 (在瘡区带 300 片) |
| 14. 暖水袋——2 | 36. 杜佛散 (0.5 克)——30 片 |
| 15. 解剖刀——1 | 37. 硼酸粉——50 克 |
| * 16. 外科剪子——1 | * 38. 消毒凡士林——300 克 |
| 17. 精餾酒精——500 克 | 39. 魚石脂——50 克 |
| * 18. 鉍水——50 克 | * 40. 丁香油——5 克 |
| 19. 克列奥耳——50 克 | 41. 樟腦油——50 克 |
| * 20. 10% 碘酒——150 克 | 42. 福尔馬林 (1%)——100 克 |
| * 21. 醚制癩草酊——60 克 | |
| 22. 毒毛旋花酊——20 克 | |

43. 鈣氯粉(10%)——200 克
44. 硝化甘油片——15 片
- * 45. 鉛水——200 克
46. 柳酸鈉(1 克)——30 片
47. 甘草粉——100 克
48. 腎上腺素(1:1000)——10—20 安瓿
49. 颠茄坐药——10
50. 氯化鋁(0.5 克)——20 片
51. 亚甲蓝——5 克
52. 碘仿——20 克
53. 10%碘-甘油——30 克
54. 10%氯化鈣——300 克
55. 三氯化二鉄溶液——50 克
56. 多种維生素——500 片

57. 維生素丙——500 片

58. 煨苦土——150 克

如調查隊中有医生、医士或护士,則药箱中应包括:

59. 1 克注射器——2

60. 10 克注射器——1

61. 皮下注射用的安瓿:樟腦油(20%)
——15 瓶安息香酸鈉咖啡因(10%)
——20 瓶山梗菜素(1%)——10 瓶
葡萄糖(40%)——10 瓶

在隊員人数較少或考察时期較短时可以只帶附有星号(*)的藥品,并适当減少其分量。

参 考 文 献

- [1] Блинков. Первая доврачебная медицинская помощь. 1943 г.
- [2] Бок Е. А. Первая помощь в несчастных случаях и при внезапных заболеваниях. 1941 г.
- [3] Великореский А. Н. и Басов Б. Ф. Первая помощь в неотложных случаях. 1940 г.
- [4] Глазова О. И. отравления и первая помощь при них. 1944 г.
- [5] Канель В. Я. Первая помощь в несчастных случаях и при внезапных заболеваниях. 1931 г.
- [6] Каплан. Первая медицинская помощь. 1948 г.
- [7] Котов Г. И. Санитарный минимум для туриста 1938 г.
- [8] Медицинский справочник для фельдшеров под редакцией Н. В. Колесникова и Шабанова. 1948 г.
- [9] Сборник инструкций по оказанию первой помощи. 1947 г.
- [10] Терапевтический справочник (для врачей) под редакцией Рафальскес. 1946 г.
- [11] Холодный И. И. Первая помощь. 1941 г.

第十一章 队中牲畜的治疗和照料

В. Ф. 阿达曼尼斯

关于管理队中牲畜的基本知識——放牧、負載量、作息時間、夏季和冬季在各种条件下行进的特点——已分別在七、八兩章中論述；本章只拟簡單扼要地介紹一些关于刷拭、洗澡、喂料和飲水的知識以及装鞍和套轡时应当注意的事項。

管理、喂料和飲水

1. 刷 拭

皮肤上的污垢有利于皮肤病的发生和寄生虫的发育。皮肤的刷拭宜在牲畜休息以后，在露天进行；不可在喂料之后立刻进行刷拭。潮湿的地方用藁秆辮条揩干；用辮条自下而上地按摩肢体，可以加強血液流通和預防水肿。蹄上的污垢清除以后，再用水冲洗一遍，然后用布揩干。牲畜在相当硬的，但非石质的地面上行走时，蹄角会自然磨灭。装蹄以后的蹄子可能畸形生长和变形，因此必須定时修蹄和換掌。

2. 洗 澡

热天应給牲畜洗澡。选择安全的地点，将牲畜牵至水深齐腹处，冲洗其头部和頸部；然后再往深处引，但勿将头部浸入水中。牲畜在冒热气和出汗时不可洗澡；在日射強烈、天气寒冷和有大风时均不宜洗澡。如果牲畜在洗澡后哆嗦，应給它披上被子，并領着它小跑。正在发热的、患风湿症的和肺部气肿的牲畜禁止洗澡。

3. 喂 馬

正确地喂料和飲水对于保护牲口的健康有极其重要的意义。由于生理上的特点，馬对于喂料和飲水方面的錯誤特別敏感。同时必須每天給它吃盐。

通常每天給馬等量地喂三次谷料：早晨在工作之前 1—2 小时，在刷拭和飲水以后；中午在工作和休息經過 1—2 小时以后；晚上在刷拭和飲水以后。一般給馬喂燕麦和干草。在工作最紧张时，每天喂燕麦的数量按每 100 公斤体重給 2.5 公斤計算，但最多不超过 8 公斤。途中休息時間达 3—4 小时以上时才可喂燕麦；休息時間較短时只宜喂干草。倘若馬在結束行进之前 1 小时，在距休息地点 4—5 公里处曾經飲水，那么，即使休息時間較短，也可喂一些燕麦，不过先得喂一部分干草，經過半小时以上再喂燕麦，数量限于 2 公斤以下，在出发之前 1—1.5 小时应将燕麦吃完。

好的燕麦呈黄白色，有谷香，略帶甜味，顆粒大，具光泽的外皮，断面呈白色。粒小皮厚的燕麦质量較差。如麦粒发芽、生霉和帶霉湿气味，說明它已变坏。霉坏的燕麦呈暗褐色。燕麦中不应含有杂质、尘土、垃圾、瞿麦粒和其它有害植物。綠色的和新脫粒的燕麦对馬有危害作用。

干草中以品質优良的草地干草最佳；按馬的体重每 100 公斤給予 1.5—2 公斤干草。在以干草、三叶草、苜蓿或其它豆科植物为飼料时，应当註馬逐漸习惯它們。濡湿、色暗、腐烂的，生有霉斑或被淤泥沾污的和帶霉味的干草食之有害。

麸皮可以代替一部分燕麦；小麦麸最佳；喂时将麸皮蘸湿。多吃能引起腹泻；麸皮不可与燕麦、牧草或青貯料混食。

新鮮牧草对一切食草动物而言，都是价廉物美的飼料。但是从干草到青飼料之間应有一过渡时期，逐漸转变。关于放牧問題參看第六章。不可喂沾露或蒙霜的牧草。刈割后的牧草不可堆的过大，因为这样它会增热、枯萎和变坏。每次喂草的量要少些，喂的次数要多些。在播种牧草中，苜蓿、箭筈豌豆、三叶草和貓尾草均很有营养，

但喂飼不当时亦能引起疝痛。

4. 喂 鹿

鹿在夏季吃小灌木的叶子和青草,冬季吃青苔(鹿苔)。

在工作繁重时,依靠天然飼料不能保証犍鹿的正常工作能力,因此現在在苏联若干地区还給鹿加喂:1) 碎燕麦;2) 黑面包干;3) 90% 碎燕麦和 10% 魚粉的混合物;4) 70% 碎燕麦、20% 麸皮或面粉、10% 魚粉的混合物。掺有魚粉和 1—2% 盐的混合飼料尤佳。加喂飼料时給鹿套葛秣袋;不应一次即把一天的飼料吃光,而应分作 2—3 次喂。关于鹿的放牧以及駱駝和驢的飼养問題請參看第六章。

5. 喂 狗

狗的消化器官原系适应肉食的,但在馴养过程中轉而适应于杂食。一只重 20—25 公斤的成年的狗,平均每天所需的飼料包括 400 克肉、400 克米粒、200—300 克蔬菜和 10—15 克盐;把所有这些东西掺合起来煮湯。冬季在工作繁重时补充 20 克动物油脂。一次喂湯 1.5—2 升,每天喂两、三次。湯应煮烂、浓稠,不宜兑水和热气腾腾。狗能很快地被湯养肥。由于湯的烹調手續麻煩,在旅途中不一定有可能采用这种飼养法,因此在北方旅途中的最好飼料是干魚、海兽肉和一种特制的干粮。

干魚携带方便,路上不致凍結。有些地区利用魚的脊柱、魚头和殘肉專門为狗制作一种帶骨的魚干。不宜用咸魚喂狗,否則狗在工作中时时刻刻吃雪,就不能专心挽轡。倘若經常用咸的飼料喂狗,狗很容易患病,而且往往病死。

新鮮的或凍过的肉和魚均可喂狗;在出发旅行之前应預先将肉按分切开。每次給犍犬吃的肉和魚达 1.5—2 公斤。凍的食品在喂食之前应化开。还可利用其它食品,例如海兽(海兔、海豹、海象等)的肉和油,作为狗的飼料;油脂可作为工作紧张时的补充飼料。长期地专以干肉或干魚喂狗可能导致疾病,因此必須常常使飼料多样化,給狗吃一些新鮮的生肉和殘羹,而在长期宿营时則宜尽可能用湯喂狗。

犬用干粮是旅途中用的一种非常方便的飼料；这种干粮系用肉骨、魚粉或血粉(25%)和植物性飼料(75%)——燕麦粒、荞麦、小米、玉米、黑麦、小麦——加盐制成。使用这种干粮喂狗时，起初应当逐渐让狗习惯它，先在基本飼料之外加少許干粮，以后才过渡到单用干粮。間断一些時間以后，狗再吃这种干粮会感到津津有味。

为了正常地消化食物，盐对于狗，象对于其它动物一样，也是必需的。

6. 飲 水

馬每日飲水三次，時間宜在喂谷料之前；若須在喂料之后飲水，至少应在2小时以后。每日平均需水量：馬——20—30升，驢——10—12升，駱駝——50升，狗——2—3升。飲水时应当喝足，水不宜太冷。在工作繁重和天气炎热时，牲口的需水量增加。对于正在冒热气 and 出汗的馬，应让它們歇过来(經過2小时)以后才喂水，以免患蹄病。在行进时可以讓馬飲水，但冷水不宜多喝，而且在飲水以后必須使馬先走慢步，然后才可換快步。在岸边飲水时，为了避免肚带勒紧起見，必須放松肚带；在較深处則可不必放松肚带。輓畜飲水宜用水桶，如水太冷，可在桶中撒一些碎干草。水应清潔、透明、无色、无味，气味清爽，水温 $7-15^{\circ}\text{C}$ ，不夹杂残余的有机物质。小面积的停滯水体在很大程度上丧失了自行清潔的能力，因此，不宜让牲口飲沼泽、水洼等处的水(參看第六章)。

病 畜 救 护

7. 一 般 知 識

喂药：液体药剂可用瓶子喂給大牲口。将瓶咀插入口腔的外緣处，稍微把头抬起，徐徐注入药水；不可将头抬的太高和抓住牲口的舌头。給狗服药水和药粉时，不可直接放在舌头上，应当把头稍微抬起，拉开臉頰，把药水和药粉从頰和牙齿之間送入。有时亦可將药与飼料一起喂給牲畜。

灌腸時利用厄斯馬赫灌洗器；亦可利用联接在大漏斗或壺咀上的橡皮管；橡皮管上不一定要安尖頭。將橡皮管插入肛門後，把容器舉至高於直腸的位置。灌洗器不僅可用來排除直腸內的糞便，而且可以借以用熱水或冷水清洗腸道。

清洗體腔和傷口時利用水唧或厄斯馬赫灌洗器，而傷口表面則用一塊清潔的棉花或紗布，蘸防腐溶液洗滌乾淨。

冷罨 在發炎初期的頭兩、三天一般採用冷罨。冷卻能使血管收縮，防止液體滲入組織，從而減輕炎症。採用：1)繃帶，時刻用冷水或2%的醋酸鉛溶液蘸濕；2)面团狀的粘土，塗上1—2厘米厚的一層，時刻用水及醋蘸濕；在皮膚有損傷時不可採用粘土；3)裝有水或雪的口袋，用繃帶或布帶扎緊。

熱罨 發炎經過兩、三天後為了加速消散、減輕痛苦和增加組織的營養起見，用熱布包裹患部。

熱罨袋 在袋內放麩皮、亞麻種子或碎干草，用熱水(40—50°C)蘸濕，貼在患處。袋子冷卻時再重蘸熱水。

溫熱壓布 將紗布、麻布或其它布塊用水或藥水蘸濕，稍微擰干，貼在患處，上面蓋上不透水的布料(膠布、蠟紙、玻璃紙)，以免濕布從底下突出。在膠布上放棉花(獸皮、呢絨、馬衣)，然後全部用繃帶扎好。壓布每隔6—8小時更換一次，中間約停2小時。蘸濕第一層布用水、酒精、硼酸或魚石脂溶液。

水浴 四肢的熱罨可採用熱水浴(40—50°C)的方式；將腳浸在帆布桶或長筒靴內。水中可加過錳酸鉀、蘇打、克遼林、來沙兒等。

創傷、耆甲和背部疾病

8. 創 傷

可分為僅損及表皮的創傷和損傷整個皮層和皮下組織的深部創傷。穿透到胸腔、腹腔或顱腔的創傷稱為腔傷；這種創傷最為危險，一般需要動手術。傷口總是被沾污的。創傷的救護包括止血、清潔傷口和防止進一步的感染。必須使用消毒材料和工具，手必須洗干

淨。

肢部的止血采用弹性止血带(橡皮管、橡皮繃带、毛巾、柔軟的粗繩、馱运皮带)，将它扎在創伤部位以上的肢体上。止血带可以捆扎1.5—2小时，在此期间可对伤口进行初步处理。流血猛烈时，可采用压定繃带法或堵塞伤口法。

在捆扎压定繃带时，先把紗布枕直接貼在伤口上，然后密实地纏紧。捆扎时应压牢裂开的血管，遮盖整个伤口，在牲口走动时要不致松脫。

堵塞法是用消毒紗布(棉塞)塞入伤口以压住流血的血管。在填塞时勿使棉塞摩擦伤口，以免凝血块移动。有时可将棉塞用止血剂浸湿：过氧化氢(3—5—10%溶液)作用快，所結血栓好，不沾污伤口，不破坏細胞，在鼻、阴道或直腸出血时宜采用之；三氧化二鉄(5—10%溶液)亦能止血，但使用起来应加小心，因为形成的血栓容易分解，并沾污伤口；松节油是良好的止血剂，可是能引起疼痛和刺激細胞，因此在腔伤和粘膜伤中不可采用。有时可在伤口上敷一层单宁药粉，作为止血和消毒剂。用烧至白热的鉄烧灼流血的伤口能得良好的止血效果；但烧至赤热的鉄会粘在組織上，扯裂血管上的痂，造成再度出血。

清洁伤口 用消毒棉塞将伤口盖好，剪掉其周围的毛，用汽油或乙醚拭淨伤口边缘，并塗上碘酒。然后取下棉塞，清除异物和可見的污垢。为了防止以后的感染，应将伤口纏上繃带；繃带用紗布、棉花或木素。繃带应遮盖全部伤口，均匀地貼附在上面，不要压紧。仅在伤口出血时才用压定繃带。

干繃带系用两三层消毒紗布做成，上面放少許棉花，整个捆扎在一起。在扎干繃带时，可在伤口上撒些防腐剂(白氨苯磺胺粉、硼酸粉、碘伤粉等)。

湿的防腐繃带 把浸过防腐液(1/1000的雷佛奴耳溶液，3%的过氧化氢溶液，硼酸水等)的棉塞直接放在伤口上。必須让伤口安靜地休息。不宜勤換繃带，采用浓的防腐液、冷罨或热罨，以免妨碍伤口癒合。仅在繃带被脓沾污，湿透或移动时才需更換。更換时必须細

心，如繃帶發干，應將它潤濕（最好用過氧化氫）。

在治療創傷時亦可不扎繃帶，但癒合經過時間較長，而且癒合後會遺留瘢痕。表皮的擦傷和抓傷在痂下癒合情況良好；塗1%的龍胆紫溶液可以促進痂的長成。痂下如未被感染，則癒合甚快；在潰瘍時痂即軟化。

9. 耆甲和背部疾病

系由鞍具的機械作用所引起。可以是輕度的表面擦傷，亦可以是嚴重的深部坏死；治療法不應刻板一律，往往需要經過長期的治療才能痊癒。

擦傷的症狀為患處的生毛部分或全部脫落，其上可能有透明的液體滲出，干了以後形成硬殼。有時發生劇痛和稍有腫大。

治療：塗1—2%的龍胆紫的酒精溶液或敷氨苯磺胺粉。在皮膚腫脹時採用硼酸水洗滌，一天以後改用浸酒精或樟腦酒精的溫熱壓布。在絨毛磨失和皮膚腫脹的情況下，一般不宜採用油膏。必須設法使鞍具不接觸患處。

耆甲水腫出現於裝備卸下以後經過2—3小時的時候。

症狀：皮毛蓬亂，疼痛，面團狀的腫脹，與耆甲上的健康部分之間沒有明顯的界限。

治療：初起時使用蘆水的冷濕粘土或0.1%的昇汞溶液；以硼酸水為冷洗劑。隔24—36小時後改用熱襪（溫熱壓布）。天冷時（冬季）可塗碘酒和扎熱繃帶（圖206）。

耆甲癰系由葡萄球菌引起的毛囊和皮脂腺的化膿性炎症。過度疲勞、飢餓或皮膚和鞍具骯髒均易招致這種疾病。起初出現一些發炎的病灶，數日後潰瘍。

治療：用肥皂水和來沙兒的熱溶液將皮膚仔細洗淨，然後塗純魚肝脂。在患膿腫、蜂窩組織炎和坏死處需要動手術。

預防：必須學會正確地給牲口裝鞍和套轡，學會正確地駕馭和騎乘，經常保持牲口皮膚的清潔，維持良好的營養。

馬鞍的各部分應貼合耆甲和背部，俾使騎者和馱子的重量均勻

地分布在整個面積上。如馬鞍勒得太松，鞍褥貼得不緊，則在運動時鞍子會移動，并壓迫着甲，引起挫傷。對於着甲甚高的馬，可以加墊一層軟毡。在走長途以後，不要立刻卸下馬鞍，而應經過半小時到1小時再卸，这样可以防止水腫的發展。頸轡應堅固耐用和適合馬頸和肩的結構和形狀。太大的頸轡會撞擊着甲和肩，寬而短的頸轡會摩擦肩部，太窄的頸轡會撞擊着甲和妨礙呼吸；幌盪的頸轡配上沉重的轡弓能造成挫傷。鞍索應具有相等的長度，并應系在同一水平上；鞍索系得太高會使重心移向着甲。在安裝頸轡和馬鞍之前如果沒有搞干淨下面的塵土碎屑或沒有梳平蓬亂的毛，或者鞍褥上有結和褶皺，均能嚴重地傷及着甲。騎馬的姿式不正確，快跑的方法不對，壓力偏在臂部一側時均能造成外傷。營養不足，跛行，在惡劣的道路上行走等均可促使着甲外傷的發展(圖 204 和 205)。工作時套軟頸轡的馬很少有外傷的，但負載能力較小，特別是在山區更小(詳見第六章)。

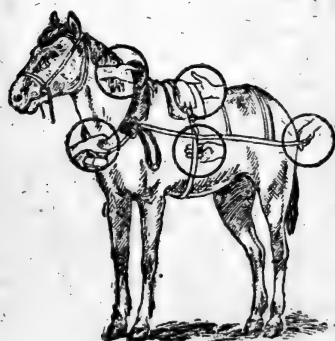


圖 204 檢查馬具是否合適

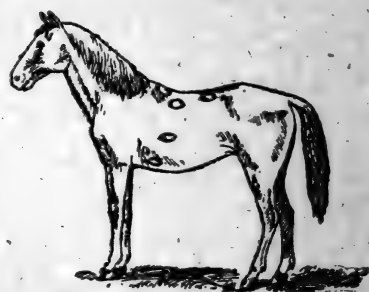


圖 205 容易被馬鞍擦傷的部位

肢 病 和 蹄 病

10. 系 輝(水 疰 病)

系生于系凹部的皮炎。

病因：系部污穢和受潮；在石灰土、鹽土或寒冷而泥濘的土壤中

工作过久;受到細菌的感染等。首先系部皮肤发紅、肿痛,同时分泌粘液;后来出現水泡或贅疣。被桿菌侵入后发展成为坏疽性系蟬,皮肤坏死和潰瘍,全身发烧,跛得厉害。洗刷患部,把毛剪掉,敷上滑石粉、鞣仿粉、氨苯磺胺粉或二磺胺粉;然后包扎干繃带或浸过1%龙胆紫酒精溶液或樟脑酒精的繃带。亦可塗銻膏、銻膏或魚石脂。

11. 腿 炎

发生于腿肌过度紧张时(运载重物、蹶蹶)。肢体后面的腿肿大,发热和疼痛。治疗期間应让牲口完全安靜,开始时冷罨和包扎繃带;如系非化脓性炎症,可以按摩和塗碘軟膏、樟脑軟膏或魚石脂膏。

12. 蹄 冠 蹣 伤

由于异物侵入或蹄鉄釘得不正确而引起。躯体过短和肢态不正为导致蹣伤的誘因。初起时蹄冠出現創伤,如疏于治疗則化脓、肿大和跛行。

治疗:剪去被毛,塗碘酒或龙胆紫(1%酒精溶液),并纏上干繃带。如已化脓,則洗淨后用浸过樟脑酒精或苏打酒精的繃带包扎。如蹣伤的形成是由于蹄鉄交突的結果,必須将蹄鉄的适当地方磨圓;銼去此处的蹣緣;使鉄蹣向下和向內。在病肢上有时需要綁皮革和橡皮制的护腿。

13. 蹄 底 刺 伤

最常見于蹄叉部。突然发生跛行,检查創伤时發現伤口有异物或蹄角开裂。炎症发展时全身发热。

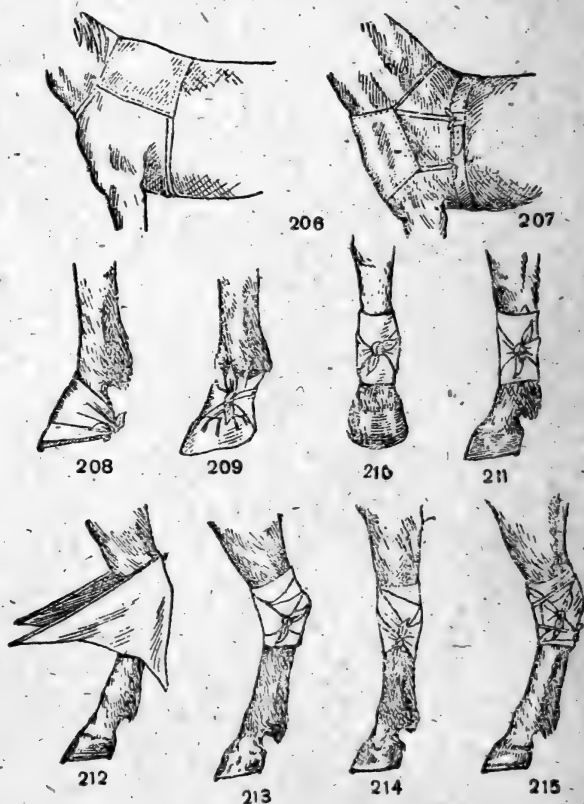
治疗:拔除异物,按其刺入深度切开一漏斗形的孔,擦上碘酒,填以棉塞,纏上繃带。

14. 蹄 底 挫 伤

发生在蹄底嵌入小石块或蹄鉄装配不紧的时候。前蹄受伤的机会較多。

症状:蹄底疼痛,患处呈紅色、褐色或淡黃色斑点,有时跛行。

治疗:卸掉蹄鉄,进行蹄底清除,将病馬立在潮湿的粘土上。对化脓病例則將脓排掉,纏上防腐繃帶。倘无化脓和跛行的情况,于蹄



- 图 206 着甲包扎法
- 图 207 胸前包扎法
- 图 208 用三角巾包扎蹄部
- 图 209 用三角巾包扎蹄冠
- 图 210 用三角巾包扎系关节
- 图 211 用三角巾包扎掌骨
- 图 212 包扎跗关节时三角巾的位置
- 图 213 用三角巾包扎跗关节
- 图 214 用三角巾包扎腕关节
- 图 215 用布带縛紧包扎在跗关节的三角巾

底清除干净后,可垫一块浸过焦油的棉塞,装上蹄鉄,但需注意勿使蹄鉄接触患部。

15. 风湿性蹄炎

致病原因:馬匹使用后立刻飲用冷水,遭受风寒,洗澡时受凉,吃了新脱壳的顆粒、豆科植物的干草或发霉的飼料,以及在馬紧张使役后尚未歇过来时,即喂飼燕麦。

症状:行动困难,步法紧张而短促;四肢均前踏;病蹄发热,蹄壁疼痛。体温升高,病畜抑郁,愿意躺臥。

慢性病例:蹄变形,扁蹄,蹄壁有輪环。

治疗:在急性病例中給病蹄冷罨(粘土、雪、冰)2—3小时。自下而上按摩肢体。內服甘汞3—5克。限制飲水数量(每日不超过一桶),不喂谷料,只喂干草。让病畜躺臥在厚軟的草垫上。

16. 犬趾枕炎

趾枕肿大、发热、疼痛、有时裂縫。狗不愿起立,喜舐脚爪。

治疗:用高錳酸钾溶液行热水浴;浴后塗凡士林和敷滑石粉、淀粉或氨苯磺胺粉;暂不使役;穿鞋。

17. 犬趾甲炎(癰疽)

由于趾部受伤和趾甲折断而造成。趾部肿大和疼痛,有时化脓。剧烈跛行。

治疗:用高錳酸钾溶液水浴,包紮浸过1/1000雷佛奴耳溶液的綑带,停止使役;穿鞋。

內 科 病

18. 胃卡他和腸卡他

飼喂不当,突然从某种飼料改用另一种飼料,飼喂不定时,飼料霉烂、发热或冻结等均能引起胃腸卡他。病畜抑郁,食欲不振或減

退。体温一般正常。可能有腹痛、腹泻或便秘等症状；病狗通常呕吐。

治疗：首先必須糾正飼喂的錯誤；用泻剂清胃腸。給大牲畜服200—400克硫酸盐（溶于1升水中），給狗服25—50克蓖麻油。用薩罗（水楊酸苯酯）对腸进行消毒，給馬服5—10克，給狗服0.3—0.5克。大牲畜腹泻时內服洋櫟皮煎剂，腹泻不止时用鞣酸灌腸；內服单宁、鞣酸蛋白或鞣仿，大牲畜服5—10克，狗服0.2—0.5克。腹痛采用腹部的温暖纏裹和热液灌腸，便秘时灌腸和服泻剂。

19. 疝 痛

疝痛系带有腹腔剧痛病症的一系列疾病的总称；往往与腸胃病有关，有时則与其它器官的疾病有关（尿道結石，子宫痛）。

症状：病畜常回顧注視腹部，以蹄蹴踢和掘地，倒地翻滾，作各种不自然的姿势，腹部变形，噤气，嘔吐，大便失調。

病因：馬的飼养和使役規則受到破坏，飼喂过度，喂料后立即紧张工作，吃了容易发胀的飼料后立即飲水，喂給发酵的、质量低劣的飼料，飼料中掺杂砂子和淤泥，腹部受凉。疝痛往往見于患下列疾病之时：急性胃扩张，腸膨胀，腸卡他性痙攣，腸閉結。

急性胃扩张的致病原因是：吃了大量粗糙、发霉或腐烂的飼料或冰冻的块根；吃了容易发胀和发酵的飼料以后立即飲水；饱食以后立即从事紧张的劳役。

症状：疝痛，噤气，想嘔吐；腸音微弱或熄灭；作犬坐姿势。

治疗：口服乳酸10—12克（溶于500克水中）或魚石脂8—10克（溶于500克水中）。領馬緩行，用藁稈束摩擦腹部，纏保温布。最好能用胃导管排除胃內的东西，但这只能在兽医站中进行。

腸膨胀（腸气胀）的原因系吃了容易发酵的飼料：凋萎的和晒热的青草，开花前刈割的嫩三叶草，荞麦多汁的綠色幼苗，綠色的谷类作物，块根，馬鈴薯，面包，面团，未經久藏的青飼料，发霉和腐烂的飼料。病畜煩躁不安，腹部膨胀。

治疗：多次灌腸、清胃、服泻剂。为了減輕发酵过程，給服福尔

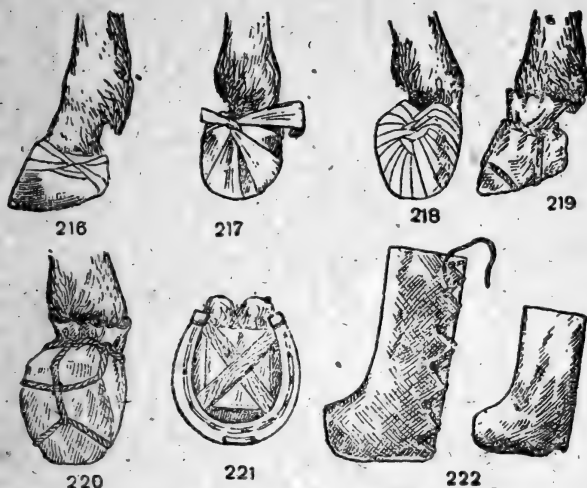


图 216 用绷带包扎蹄冠
图 217 用绷带包扎蹄部
图 218 用绷带包扎蹄部
图 219 用麻布包扎蹄部
图 220 用麻布包扎蹄部
图 221 用细木条压紧蹄底的包扎材料
图 222 有带的靴子和狗穿的胶皮靴

馬林 10—15 克或克辽林 10—20 克或魚石脂 8—12 克 (均溶于 500 克水中); 領病畜走动; 勿让它在地上滾轉。

腸卡他性痙攣的病因: 不按規則飼养, 驟然改換飼料, 使役之前或飢餓之后喂飼过多, 吃了品質低劣的飼料, 飲了冰水, 喂給冰冻的飼料。病畜出現間歇发作的疝痛。

治疗: 多次以温水作深度的灌腸; 用热水浸至 $40-50^{\circ}\text{C}$ 的馬衣温暖腹部; 領病畜緩行; 不讓它滾轉; 恢复安靜以后給服泻剂。

腸閉結的病因: 长期食用麦稈、粗茎三叶草、谷壳、多泥土的沼泽干草以及其它粗纖維和木質的飼料。病畜发生疝痛, 有时拖延数日, 排粪阻滯。

治疗: 大量温水灌腸, 用手清除积粪, 服泻剂, 領馬慢行, 按摩和用保温布纏裹腹部。

20. 慢性肺气肿

为馬特有之疾病,牛和狗亦有患此病者,惟較少見。

病因: 工作太重,不停歇的急馳。患气管炎和剧烈的咳嗽时亦能发生肺气肿。

症状: 容易疲乏,呼吸时,胸廓和腹肌动作显著。肋弓上面和后面的皮肤在呼吸时下陷,形成“喘息沟”。病的发展較慢,持續時間甚长,为难治之症。对病畜应妥善护理,減輕其工作,及时給予休息,酌量減少飼料。病馬不宜长途使役。

21. 衰 竭

造成各种程度的衰竭的原因有:牲畜的过度使役,休息不足,喂飼不够,营养缺乏,用代用品作飼料;飲水不足。在患各种传染性的或非传染性的疾病以后也往往出現衰竭現象。在瘦畜身上显著突出骨骼的輪廓;皮肤干燥而缺乏弹性,被毛散乱,无光泽;体温降低。为了增加营养和恢复工作能力,应当有节制地喂給容易消化的、富含維生素的飼料(麦麸、胡蘿蔔、青飼料)。喂碾碎的燕麦。最好喂燕麦与干草混合的谷粉(1份燕麦粉,2份干草粉,加4—6份水)。让牲畜休息1—2星期,然后宜給予輕微的工作(为了运动)。經過两星期的医疗飲食之后,逐漸在飼料中加入整粒的谷粒。

22. 蛇 咬

被咬处肿大、疼痛、有小伤口。

症状: 呻吟,哆嗦,心悸,呼吸困难,力气衰弱,食欲大減。

治疗: 阻止毒素吸收和从伤口排除毒素。用止血帶于被咬处的上方捆扎肢体,用鈣氯粉溶液或高錳酸鉀的浓溶液(5%)洗伤口。有时可用烧紅的铁烧灼被咬处,或在伤口点燃酒精或甚至点燃火药。最可靠的办法是注射多价抗蛇毒血清。

23. 日 射 病

見于热天,特別是在城市、草原和沙漠中。在大量喂飼以后即做

重活，被阳光长久照射时易得此病。突然出现倦怠，脉搏急促，眼結膜发紅，体温上升，想嘔吐(狗得此病时嘔吐)。接着眼神如受惊吓，眼睛突出，結膜变藍，步态不稳；呼吸困难。有时病畜終致死亡。

热竭症发生于外界温度过高，牲畜做沉重的工作时，与日射病不同之处在于未受日光的直接照射。往往两症并发。重症少有痊愈者。

治疗：卸掉鞍具，将馬系于蔭凉处，浇以凉水，头上冷罨(冰、雪)，冷水灌腸。有时必須放血。

預防：严格遵守馬匹的役使規則和正确組織飲水和休息；用麦秸或麻布制的圓錐形帽保护头部。

传 染 病

24. 炭 疽

病原：炭疽桿菌，形成芽孢，可长期保存在土壤中。一切牲畜均可感染此病，人亦偶有被感染者。处理不善的病屍将細菌传给牧場、水塘和飼料，經過它們再传染牲畜。自被感染时起至发病时的潜伏期自3—5天以至14天不等。

症状：体温高至 $41-42^{\circ}\text{C}$ ；显著的抑郁。馬患此病时常有疳痛、发热現象，牛通常呈現輕度膨胀。在頸、胸和肩部可能出现肿胀。治疗未必見效。应将病畜隔离，并通知兽医站。

預防：避免在被炭疽感染过的牧場上放牧和从它上面刈割干草。每年春季在曾經发现过炭疽的地区应对所有家畜进行預防炭疽的接种。

25. 坏死桿菌病

系由在自然界分布甚广的坏死桿菌所引起。馴鹿的坏死桿菌病(鹿蹄病)通常发生于融雪之后，热天来临之时。鹿肢的外伤，在潮湿地点放牧时鹿蹄的浸潤，均可导致这种疾病。在蹄叉間形成恶性潰瘍，上盖有一层淡白色与褐色的薄膜。坏死病灶蔓延的結果能使整个蹄子腐烂。有时坏死病灶亦可見于口粘膜和內脏。

馬的坏死桿菌病表現為坏疽性系蹄；衰竭、潮濕和污垢均為本病的誘因。系部出現瘻管以後，即迅速開始了周圍組織的破壞過程。有時從蹄部到跗關節形成大面積的潰瘍性蜂窩組織炎。體溫升高。坏死桿菌可隨血液的流通傳布到其它器官。

治療：仔細洗滌傷口。清除坏死的部分，同時用高錳酸鉀濃溶液或10%的福爾馬林溶液消毒。內服二磺胺（每日三次，劑量3克），并用二磺胺粉撒布瘡口。必須讓病畜立在干燥和清潔的草墊上，喂給好的飼料。

預防：妥善保護四肢，定期檢查和隔離病畜，將牲畜遷移到干燥的牧場上，及時對創傷進行消毒。

26. 狂 犬 病

本病系由濾過性病毒引起的傳染病。人畜被患此病的動物咬傷後，病毒即由傷口傳入。最常傳播此病的是狗。潛伏期自2—3星期至數月。患狂躁型狂犬病的狗顯露不安，易受刺激。病畜隱藏在黑暗的角落里，口張開如捕蠅狀；狂吠，吠聲嘶啞。食慾錯亂，咬食木片等不能吃的東西，力圖掙脫索鏈，往前直跑，遇人畜即咬。唾液外流愈來愈多，經若干時間下顎下垂。然後開始麻痺，至第六日或第七日病犬死亡。沉郁型的發展較快，幾乎在第一天就出現流涎和下顎下垂現象。經1—2日即死亡。其它患此病的牲畜亦有扑咬傾向。興奮之後，繼之以沉郁。麻痺發展，導致死亡。如狂犬病症狀已經發作，病畜必定死亡，不能治療。人被瘋狗咬傷時應立即送醫院進行預防注射。所有帶狂犬病症狀的牲畜均應妥善隔離，在不可能隔離時用槍打死。病屍應連皮掩埋于公墓。

27. 傳染性腦脊髓炎

病原為濾過性病毒；馬、驢、騾均能感染此病。在與病畜共同飼養中，通過飼料、草墊、牧場、水塘、管理用具而傳染；病畜的糞、尿和血亦可傳染。吸血的昆蟲也是本病的媒介。潛伏期達40天。患興奮型腦脊髓炎的病畜開始時體溫略有升高，胆怯。粘膜呈淡黃色。

一天过后出現兴奋，馬以头靠壁，动作不安，或前行而不择路(踏入火、水或坑穴中)。皮肤知觉丧失。食欲废絕，腸音微弱。兴奋期过后繼之以沉郁。沉郁型者病症相同，惟无兴奋期。此外还有一种隱蔽型的腦脊髓炎(无临床症状)。

治疗:头上冷罨，內服 200—300 克硫酸鈉。然后必須由兽医用烏洛託品或水合氯醛进行进一步的治疗。

預防:隔离病畜。用 2—3% 的苛性硷溶液仔細消毒。必須將患病情况通知兽医站。

28. 鼻 疽

病原为鼻疽桿菌；馬、驢、騾、駱駝、人均能受感染。传染的途径：吞食染有病原菌的飼料或水，在牧場上放牧，使用染菌的器具，接触病畜，使用共同的馬桩或轡具，嗅聞。潛伏期自两、三星期至数月。

鼻疽病例:鼻中隔初显丘疹，后轉潰瘍。鼻子流粘稠的脓样分泌物；下頷淋巴腺硬肿，无痛。

患皮疽时皮肤上出現結节和潰瘍。肺疽为隱蔽性的。为了确定是否患鼻疽可进行鼻疽菌素点眼試驗或驗血。鼻疽迄今尙无法治疗。經診斷确定的病畜应予消灭。

29. 流行性淋巴管炎

本病系由囊球菌所引起，与鼻疽病原无絲毫相同处。最易感染的是馬，其次是驢、騾。与病畜接触或通过用具、飼料、牧場和飲水均能传染。

症状:在腿、肩胛、胸、頸和身体其它部分的皮肤上形成結节(肉芽肿)，潰破后流脓；形成潰瘍。沒有專門的医疗法；切开結节，用 5% 的苦味酸溶液治疗。用烧紅的鉄烧灼結节。病畜必須隔离。

30. 腺 疫

系由腺疫鏈球菌所引起。主要是幼齡馬的传染病，驢、騾患此病者甚少。通过被腺疫鏈球菌感染的飼料、水和各种用具而传染。潛

伏期 4—8 日。起初发热，体温升高至 40—41°C。全身衰弱，食欲废绝，鼻孔流脓。下颌或耳边的淋巴结肿大，疼痛，后转为脓疱。患过腺疫的牲畜可以长期免疫。

治疗：防止病畜受凉，用良好的软干草以及和水的麸粉饲喂。切开脓疱，作抗腺疫的皮下注射；内服氨苯磺胺粉，每日 3 次，剂量 3—6 克。

预防：隔离病畜，畜舍和用具消毒。

31. 传染性贫血

本病系由滤过性病毒所引起；马、驴均可感染。病畜粪便染污周围的东西以及牧场，从而将病原传给健康的牲畜。吸血的昆虫亦能传播此病。潜伏期自数日至一、两月。

症状：急性型的开始即发高热，持续数日。粘膜发白，上有血点。心脏活动失常。有时无显著病症；只表现为疲乏和出汗。无法治疗。

预防：查出病畜，予以隔离；消毒。通知兽医站。

32. 钱癣(匍行疹)

各种家畜均可感染；系由小芽孢菌所引起。发生病变后首先脱毛。患处的痂皮和鳞屑是感染的来源，接触病畜是传染的主要途径，病畜接触过的用具亦可成为传染的媒介。狗的病变往往发生在头部、颈部和四肢，马发生在肩胛和胁部。

治疗：用肥皂洗涤患处，然后涂抹碘酒或 10% 的水杨酸酒精溶液。

33. 髮 癬

亦系小芽孢菌所引起。狗生在脚爪上，趾甲周围和头皮上；马生在头皮上（眼睛附近的鬃毛）；驯鹿生在四肢和挽具贴着处，颈、头和背部较少。治疗法与钱癣同。用 8 份油脂、4 份煤油和 1 份克辽林制成的软膏治驯鹿髮癬有特效。

34. 疥 癬

本病系由疥癬虫引起。在接触病畜、病畜使用过的用具和馬具以及病畜住过的畜舍时均可传染。

症状：皮肤奇痒，脫毛，出現裂縫和痂皮，甚至形成皸裂。有时病畜因衰竭而死亡。

最好的治疗法是在特設的燻疗室中用硫磺气燻疗。此种燻疗室在兽医站中一般都有。

病畜、与病畜接触过的牲畜均可烟燻，所有的鞍具和用具亦可拿去燻。如无燻疗室，可塗抹3%的克辽林溶液或2%的来沙儿溶液。有时塗軟膏：1)硫磺和焦油各100克，綠皂和90%的酒精各200克；2)克辽林和綠皂各100克，酒精800克；3)焦油20克，硫磺40克，魚油200克。

預防：在治疗同时，必須对鞍具、用具和畜舍进行消毒。鞍褥放在克辽林溶液中浸过，皮件上塗焦油。病畜隔离。为了防止传染疥癬，避免与外来牲畜接触。

35. 蠕形 蟎 病

本病系由一种特殊的小壁蝨所引起，主要是狗的传染病。

症状：在眼睛周围和前肢內側唇的附近，有时亦在其它部位，出現赤銅色至青銅色的脫毛病变，有时形成脓肿。一般不痒或微痒。在发病初期可以治疗。必須彻底隔离病畜，交兽医站治疗。

36. 虱、其它昆虫和壁蝨

每一种牲畜有其特有的虱，它們不轉移到別种牲畜的身上。虱螫以后引起搔痒、煩躁、皮炎，牲畜消瘦。

治疗：用3—4%的馬合菸煎剂或1—2%的克辽林溶液或肥皂-沙尔温他乳剂(沙尔温他10克、肥皂100克和水1000克)洗滌，以消灭虱子；每隔6—8天必須重洗一次。把硫-汞軟膏塗在狗頸圈內側，保留数日。对反芻动物可在耳和角的附近塗5克以下的硫-汞

軟膏。在燻疗室中用硫磺气燻疗效果甚佳。

吸血昆虫是传染疾病的媒介。为了預防它們起見，可在牲畜皮肤上塗抹魚油、鹿角油、碘仿、焦油、黑石腦油、海豹油或其它芳香物質。每五天一次用 0.16—0.21% 的亚砷酸鈉溶液擦皮肤或洗澡，可消灭皮肤上的壁蝨；不过事先必須取得兽医的同意，最好能在兽医站中进行。

烧燻蚊烟可以驅出蚊虫(防虫法詳見第二章，§§25—27)。

附录一：药 箱

* 高锰酸钾 25 克——防腐和收敛。在伤口和粘膜上用 0.1—1% 的溶液。蛇咬时用 1% 溶液。烧伤时用 2—4% 溶液作为洗剂。患坏死杆菌病时，用饱和溶液洗溃瘍处。狗腹瀉时内服剂量 1 湯匙的淡紅色溶液 (0.01%)。

* 碘酒 200 克，在处理創伤、擦伤、潰瘍、系腫、腱炎和囊管时外用。

克辽林或来沙儿 500 克，制成 0.5—2% 的水溶液，在潰瘍消毒，处理疥癬和蟲病时应用。手和器具消毒亦用之。

* 龙胆紫 25 克，制 1—10% 的酒精溶液或水溶液，用在擦伤、湿烂性創伤、系腫和湿疹上。

醋酸鉛 100 克。制成 2% 的溶液，用在皮炎、烧伤和褥疮上，在挫伤中用作退热剂。

明矾 50 克，制布罗夫斯基液 (Буровская жидкость) 用。制时取明矾 5 克和醋酸鉛 10 克，溶于 250 克水中。在挫伤和皮伤中用作洗剂。

魚肝脂 200 克。治癆病时外用，不稀释。在挫伤和皮炎用的压布中用 5—10% 的溶液。

硫-汞软膏 50 克。在蟲病中外用，但勿超过 3—10 克 (擦)；有毒，特别是对反芻动物。

锌膏或鋅膏 100 克。在湿疹和潰瘍时外用。

焦油 500 克。治疥癬及其它皮肤病时与硫磺和油脂混合外用。純焦油用来浸透底綑带。

乳酸 100 克。大牲口内服作为抗酵剂，剂量 5—15 克，溶于半升水中。

松节油 300 克。在疝痛、肺炎、风湿 (与油共用) 中外用，作为兴奋剂和誘导剂；用作止血剂。

三氯化二鉄 100 克。10% 溶液外用，作为收敛剂和止血剂。

硫酸鈉或硫酸鎂 2000 克。作为大牲口的瀉剂，剂量 200—500 克，溶于半升水中。

樟腦酒精 500 克。在化脓性蜂窝組織炎、肿大、創伤、囊管、腱炎等中作为兴奋剂，用的方式是作为洗剂或压布。

白色氨基磺酸 50 克。敷伤口用。在患咽峡炎时，大牲口内服 3—6 克，狗服 0.3—0.5 克；馬腺疫亦用之。

二基磺胺粉 20 剂，每剂 0.5 克。狗患肺炎时日服数次，剂量 0.25—0.5 克。

二磺胺 100 克。狗患消化器官的传染病时内服 0.3—0.5 克，馴鹿患坏死杆菌病时服 10—12 克。亦用作外敷剂。

羧酸蛋白 30 克。大牲口腹瀉时内服 5—15 克作为收敛剂，狗服 0.3—2.0 克。

羧酸 (单宁) 或鞣仿 50 克，与滑石粉、石脑油或硼酸混合，在系腫和其它湿烂性皮肤病中用作收敛剂。

薩罗 (水楊酸苯酯) 50 克。腹瀉时内服作为消毒剂，大牲口服 5—10 克，狗服 0.25—1 克。

石脑油 (萘) 500 克，潰瘍、囊管中作外用；亦可作驅蝇剂。

* 紗布、棉花、綑带。

12×18 厘米的紗布棉花块。

用麻布、粗白布或双层紗布制的三角巾；底寬不少于 180 厘米，高在 65 厘米以上。

长 2.5 米的布条；別針；作压布用的胶布、玻璃紙或蠟紙；* 厄斯馬赫灌洗器；注射器；* 临时止血用的橡皮管或止血带。

蹄刀；* 庫別尔剪 (弯剪刀)。

袖珍兽医药箱可以只装备带有星号的医药用品、棉花、紗布、紗布棉花块和三角巾应装在消过毒的口袋内。

附录二：重要的有毒植物及中毒时的急救法

名 称	分 区	布 域	形 态	所 收	在 場	毒 素	最 毒 部 分	最 易 中 毒 的 牲 畜	对机体的作用	治 疗
1) 天仙子 <i>Hyoscyamus niger</i> L.	苏联中南部	苏联中南部	一年或两年生植物，茎有茸毛，叶密，高至1米。自春至秋开花。花大，喇叭状，土黄色花冠，淡紫色脉纹	草地，尤其是休荒地；菜园，田野	草，无休地；菜园，田野	莨菪碱，莨菪素	植物的所有部分，特别是种子	馬、牛	瞳孔扩大。口、眼和喉粘膜发干；痲病；兴奋；抽搐，心悸。全身衰弱，麻痺	炭粉水洗胃。内服单宁(馬：10克，牛：10-20克)；在极度煩躁时用冷水含氯醛灌腸，皮下注射嗎啡(馬0.4克)
2) 秋水仙 <i>Colchicum autumnale</i> L.	苏联南部，白俄罗斯	苏联南部，白俄罗斯	淡紫色花，逕直从地上长出(秋季)；春季出現3—4片披針形叶	潮湿的低地牧場	潮湿的低地牧場	秋水仙碱	叶、花、种子	馬、牛、羊	大量流涎，嘔吐，吞食困难，痲痛，腹瀉，莢困往带血；抑郁，体温降低，瞳孔扩大。发病急	内服单宁：10—20克。腸受伤时内服蜀黍根与鷄片。抑郁时注射咖啡因、乙醚、樟腦
3) 水芋 <i>Calla palustris</i> L.	苏联森林地带	苏联森林地带	多年生，高30厘米，具卵形或椭圆形佛焰苞，内有圓柱形的佛焰苞花序；生果	池塘、沼泽岸边	池塘、沼泽岸边	不明	各部分，尤其是根状莖	馬、牛	流涎，煩躁，气腫；全身战慄，呼吸困難，脈搏急促而微弱	消除腹部气腫(必要时施行穿剌术)。洗胃；泻剂，皮下注射咖啡因或樟腦
4) 烏头 <i>Aconitum napellus</i> Kar. et Kir.	苏联欧洲部分	苏联欧洲部分	长莖；5—7的掌状叶。花蓝色、蕊瓣、簇生的长总状花序	森林牧場	森林牧場	烏头碱	植物的所有部分	所有牲畜	流涎，劇烈蠕動；肌肉衰弱，多汗，多尿；痲痺，兴奋若狂，心跳緩慢	大量炭粉水或高錳酸鉀溶液(0.04%)洗胃。泻剂；抽搐厉害时皮下注射嗎啡(馬：0.4克)用水合氯醛灌腸

名 称	分 区	布 域	形 态	所 收	毒 素	最 部 分	最 易 中 毒 的 牲 畜	对 机 体 的 作 用	治 疗
5) 菴芹 <i>Cicuta virosa</i> L.	苏联森林带和森林草原带	苏联森林带和森林草原带	多年生植物，50—120厘米高，根直，中空而有节，内有淡黄色液汁	沼泽和森林收場	芹毒	各部分，無論在青綠或枯干时均有毒	牛、馬	臃腫，哮喘，痙攣；倒臥在地，回首，上頷收縮，口吐泡沫，呼吸緊張，脈搏急促，瞳孔擴大。吐氣有芹味。可能速死。	消灭臃腫（必要时可穿刺）；泻剂；皮下注射咖啡因或樟腦。然后繼續治疗胃腸炎
6) 頂羽菊 <i>Centaurea picros</i> Pall.	苏联黑土带，頓河加下游地区，高加索，土庫曼斯坦	苏联黑土带，頓河加下游地区，高加索，土庫曼斯坦	高60—70厘米，具有直的和多节的和细长的叶，匍匐的根状茎；叶无柄，如披針状	荒野，休耕地，草原	不明	植物的各部分，枯干时也有毒	馬	初期症状——食欲廢絕，抑郁，后轉兴奋；瞳孔扩大，痙攣，嚼和吞食机能破坏（舌和咀嚼肌麻痺）；然后停止蠕動，便秘。經11—14日可能死亡	早期給服檳榔硷，每日两次，剂量0.04克，或服硫酸鈉（500—700克），禁食
7) 毒蒿 <i>Sisymbrium toxophyllum</i> C. A. Mey.	全苏	全苏	不大的一年生植物。下部叶子呈三角状披針形；上部叶子綫状披針形；茎多枝，花瓣黄色	河旁草，尤其是盐沼地；河岸和湖岸	不明	未撒落种子的植物	馬	煩躁不安，回首望腹，有时欲臥倒；流涎，拉稀，腰臂、肩部和背部肌肉顫抖；运动步法軟弱而緊張。繼而呼吸數和脈搏急促，發紺，發熱	洗胃；內服蜀麥根煎剂；皮下注射咖啡因以維持心脏活动
8) 曼陀罗花 <i>Datura stramonium</i> L.	全苏	全苏	高大的灌木，茎粗，叶大，叶柄长，叶呈卵形；花管状，土黄色	住宅附近，果園和菜園中	莨菪硷，莨菪硷	植物的所有部分	馬、牛	瞳孔扩大；口粘膜干燥；強烈兴奋；馬有痙攣和腹脹。繼而抑郁，痙攣	用炭粉水洗胃；內服单宁（馬：10克；牛：10—20克）；兴奋时用水合氯酸灌腸；抑郁时注射咖啡因或樟腦

名 称	分 区	布 域	形 态	所 收	毒 素	最 部	最 易 中 毒 的 性 畜	对 机 体 的 作 用	治 疗
9) 繁縷 <i>Stellaria graminacea</i> L.; <i>S. holostea</i> L.; <i>St. nemorosum</i> L.	苏联欧洲部分, 西西伯利亚	森林牧場, 休耕地、	低矮植物, 具有蔓生的根状茎, 茎有4稜, 叶为披针形	森林牧場, 休耕地、	不明	茎叶部分, 莖至在枯干时也有毒	馬	流涎, 多汗, 步态不稳, 四肢浮肿, 全身衰弱; 臀部与后肢麻痹	炭粉水洗胃; 泻剂——植物油; 皮下注射咖啡因, 樟脑
10) 野薔草 <i>Caltha palustris</i> L.	苏联欧洲部分, 森林带和森林草原带, 高加索, 西伯利亚	森林牧場和森林草原	低矮的沼澤植物, 有大的金黄色花; 叶有光泽, 深绿色, 心形。稍有蔓生傾向	森林牧場和森林草原	不明	开花結果时有毒	馬、牛	胃腸炎和腎刺激症狀(同时排尿); 停止产奶	洗胃; 采取防止胃腸炎措施
11) 丽春花 <i>Papaver rhoeas</i> L.	苏联中部和南部	田野, 春播地	叶羽状深裂, 茎和叶上生有尖毛; 花鮮紅, 每一花瓣中間有黑点	田野, 春播地	生物碱——吗啡、罂粟碱, 特巴因碱	生和熟的蒴果, 及种子, 叶和茎	所有家畜	流涎, 腹痛, 有时带血; 腹痛, 兴奋若狂。繼而抑制, 嗜眠, 有时麻痹	用4%的高錳酸鉀溶液洗胃; 内服单宁(馬: 10 克; 牛: 10—20 克); 兴奋时服氯化鉀(馬 20—30 克); 抑制和麻痹时皮下注射阿託品
12) 大戟 <i>Euphorbia esula</i> L.	全苏	草地、草原、森林、田野、荒漢	莖长0.5米; 披针形叶, 在繖形花序前丛生如蓮座狀; 花色鮮黃	草地、草原、森林、田野、荒漢	厄烏福尔宾碱	植物各部分, 莖、叶、根、种子时都有毒, 毒性較浅	馬、牛、綿羊、山羊	口炎和胃腸炎。嘔吐、腹痛、痙攣; 皮肤強烈刺激(腹痛); 往往死亡	洗胃; 内服蜀葵根煎剂; 此外采取对症治疗法
13) 毛地黃 <i>Digitalis purpurea</i> L.	苏联欧洲部分	森林、草地和林地	多年生草本, 高达1米, 莖有毛, 叶是披针形, 并带鋸齒狀, 叶下有柔毛; 花大, 呈繖形, 在莖端集成單面繖狀花序	森林、草地和林地	吉他林, 洋地黄毒苷, 洋地黄毒甙	叶最毒	馬、牛	心脏活动弛緩, 麻痹; 全身衰弱; 痙攣; 昏迷状态	用0.2%单宁溶液洗胃。内服单宁、炭粉。皮下注射咖啡因, 樟脑。避免催吐和使肌肉紧张

名 称	分 区	布 域	形 态	所 收	毒 素	最 部	最 毒 的 性 質	对机体的作用	治 疗
14) 毒麦草 <i>Lolium temulentum</i> L.	中亚细 亚, 高加索, 西西伯 利亚, 苏 联欧洲部分	中亞細 亞, 高 加索, 西 西伯利 亞, 蘇 聯歐洲 部分	高40—80厘米, 莖 尖銳, 分蘗枝; 叶 窄, 上面粗糙, 为小 穗状花序, 花序下 有穎, 甚长, 花生长 莖基上	春播地	生物硷——洛 里因, 特穆林	种子	馬、牛	瞳孔扩大, 步态不稳, 哮喘; 跌倒; 发热, 强 擊; 呼吸困難, 口和鼻 中流出粘性泡沫	洗胃; 皮下注射咖啡 因, 樟腦酒精, 乙醚或 阿託品。用松节油、樟 腦酒精擦皮膚
15) 綿枣儿 <i>Mercularia perennis</i> L.; <i>M. annua</i> L.	苏联欧 洲部分	蘇聯歐 洲部分	形体不大, 具有匍 匐根莖, 形成枝系。 莖直, 如圓柱状, 下 部无叶, 上部有对 生无叶; 叶为橢圓形 或披針形, 漸尖, 边 緣如鋸齒; 花黃綠 色	森林牧 場	生物硷, 麦尔庫 里阿林	新叶和 种子; 枯干后 无毒	所有 家畜	发高热; 消化器官炎 和胃炎; 初期便秘, 繼 而腹瀉, 有惡臭, 有时 带血; 奶中含血。病畜 的肉有毒	洗胃; 然后对症治疗
16) 木賊 <i>Equisetum li- mosum</i> L.; <i>E. arvense</i> L.; <i>E. silvaticum</i> L.	全苏	全蘇	匍子植物, 具有匍匐 根莖和中空有节的 莖, 节上生鱗片状的 胚叶, 叶上有狭窄的 白边	沼澤森 林牧場	厄克維 泽青	植物的 地上部 分	牛、馬	刺激感应增强 (听声 战栗), 部分麻痺, 后 来腎部完全麻痺, 强 擊	改換飼料, 服酒剂, 皮 下注射士的宁, 馬 0.05—0.06克, 每日 注射, 直至病况轉佳。 樟腦, 咖啡因
17) 藜芦 <i>Veratrum alb- um</i> L.	全苏	全蘇	二年生植物; 曲根; 叶有毛; 花色白, 聚 成总状花序	潮濕牧 場	綠黎芦 硷, 原 黎芦硷, 神經兴 奋素	根莖和 叶	馬、牛	初期兴奋、哮喘、流 汗, 繼而轉为抑制; 强 烈中毒时速解; 流涎, 腹瀉, 痙攣; 牛嘔吐	用1—2%单宁溶液 或5%的苏打溶液洗 胃; 內服单宁(馬: 10 克; 牛: 10—20克)。兴 奋时: 水合氯醛, 嗎 啡, 溴化鉀。抑制时: 咖啡因, 樟腦, 乙醚 乙醚



S0012814

参 考 文 献

- [1] Алякаев В. А. и Леонов Н. И. Борьба с болезнями животных, 1948.
- [2] Абрамов С. А. Лошадь в сельском хозяйстве, 1947.
- [3] Вильнер А. М. Кормовые отравления сельскохозяйственных животных, 1948.
- [4] Поляков А. А. Ветеринарное законодательство, 1947.
- [5] Гусынин И. А. Токсикология ядовитых растений, 1947.
- [6] Добрынин В. П. и др. Учебник по коневодству, под редакцией Калинин В. И., 1948.
- [7] Захаров В. . . Болезни кобыт сельскохозяйственных животных и их лечение, 1948.
- [8] Ионов П. С. Основы диетического кормления больных животных, 1948.
- [9] Инфекционные и инвазионные болезни лошадей, под ред. Колякова Я. Е., 1948.
- [10] Кадио П. Ж., Бритон Ф. Болезни собак, под ред. и с добавлениями проф. Михайлова, 1937.
- [11] Книга о лошади, под ред. Буденного, томы I и II, 1937.
- [12] Мюллер Г. Болезни собак, 1928.
- [13] Павловский Е. Борьба с наружными паразитами скота, 1931.
- [14] Петров А. Глистные инвазии собак и их санитарное и экономическое значение, 1931.
- [15] Скрябин К. И. Глистные инвазии северного оленя, 1931.
- [16] Соколов И. И. Собаководство на севере СССР. Труды Института полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства. Серия пром. хоз., в. 9, 1939.
- [17] Справочник ветеринарного врача, под ред. Руженцева Д. С., Бочарова И. А., Бишнякова А. И., Кузьмина В. В. и Шакалова К. И., тт. I и II, 1940.
- [18] Справочник коневода, 2-е изд., 1949.
- [19] Северное оленеводство, под ред. Жигунова П. С. и Терентьева Ф. А., 1948.
- [20] Шакалов К. И. Болезни конечностей лошади, 1949.
- [21] Шерешевский Э. И., Петряев П. А., Голубев В. Г. Ездовое собаководство, 1946.

50.51 野外调查册 2576
702 (上卷第二册)
1:2

朱光潜 60.12.12

马思聪 60.12.20

13.头塔 69.12.9 已正

50.51 73
702
1:2

2576

统一书号： 17031 · 1

定 价： 1.10 元